

NUMMER 33

'40 ~ '45 TOEN & NU

WALCHEREN

**PRIJS:
F 5,40
B.FR. 105**

'40~'45 TOEN & NU

NUMMER 33

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Boston Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E15 3JA.

Voor Nederland: Uitgeverij Quo Vadis, F. C. Kuiperstraat 9, 3761 EG Soest. Tel.: 02155 - 18641.

Uitgever: J. Boissevain

Abonnementen: Binnenland f21,50 (incl. 4% BTW), België, Luxemburg, Ned. Antillen, Suriname f21,50.

Overige landen f25,90. Verschijnt per kwartaal. Verkoopprijs Nederland f5,40, België Frs 90. Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen 2 maanden vóór vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Bestellingen van eerder verschenen uitgaven (zolang de voorraad strekt) door storting of overmaking op banknummer ABN 55.36.12.875 van Uitgeverij Quo Vadis in Soest (giro van de bank 183963 ABN Baarn) of (aanzienlijk sneller) door toezending van een ondertekende bank- of giro-betaalcheque met vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen, vermeerderd met f3,- verzendkosten.

Advertenties: tarieven op aanvraag.

Druk: Koninklijke Tijl N.V., Blaloweg 20, 8041 AH Zwolle

Verkoop/distributie: Betapress b.v. Gilze

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

INHOUD NUMMER 33

WALCHEREN	1
Het Geallieerde Plan	6
Infatuate I	15
Infatuate II	18
Na de landing bij Westkapelle	20
Vlissingen	23
Walcheren nu	36

EEN U-BOOT WRAK UIT WO-I IN DE MEDWAY	39
--	----

WAAR ZIJN ZE GEBLEVEN?	
Operatie 'Deadlight'	43

PRESERVERING	
De geschiedenis van de U-995	50

Voorplaat: De zeedijk ten noorden van Westkapelle op Walcheren met overblijfselen van de Atlantik Wal stevig verankerd in het dijklichaam.

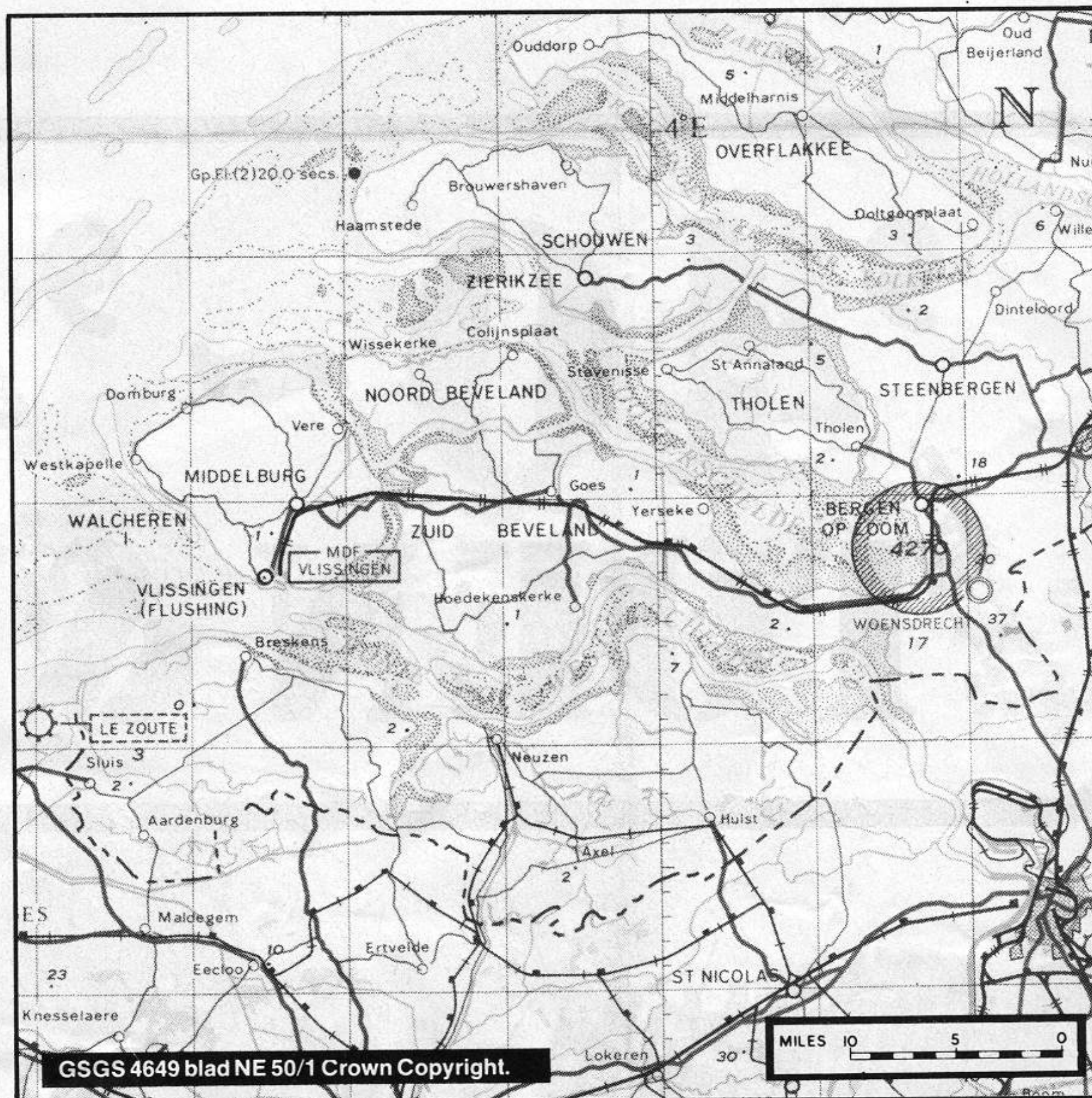
Middenpagina's: Monument bij Westkapelle even ten noorden van het op 3 oktober 1944 door geallieerde bombardementen ontstane dijkgat.

Achterplaat: De U-995 als gedenkteken voor de Duitse onderzeebootbemanningen bij Labo aan de oostelijke oever van de Kieler Fjord (Karl-Heinz Schmeelke).

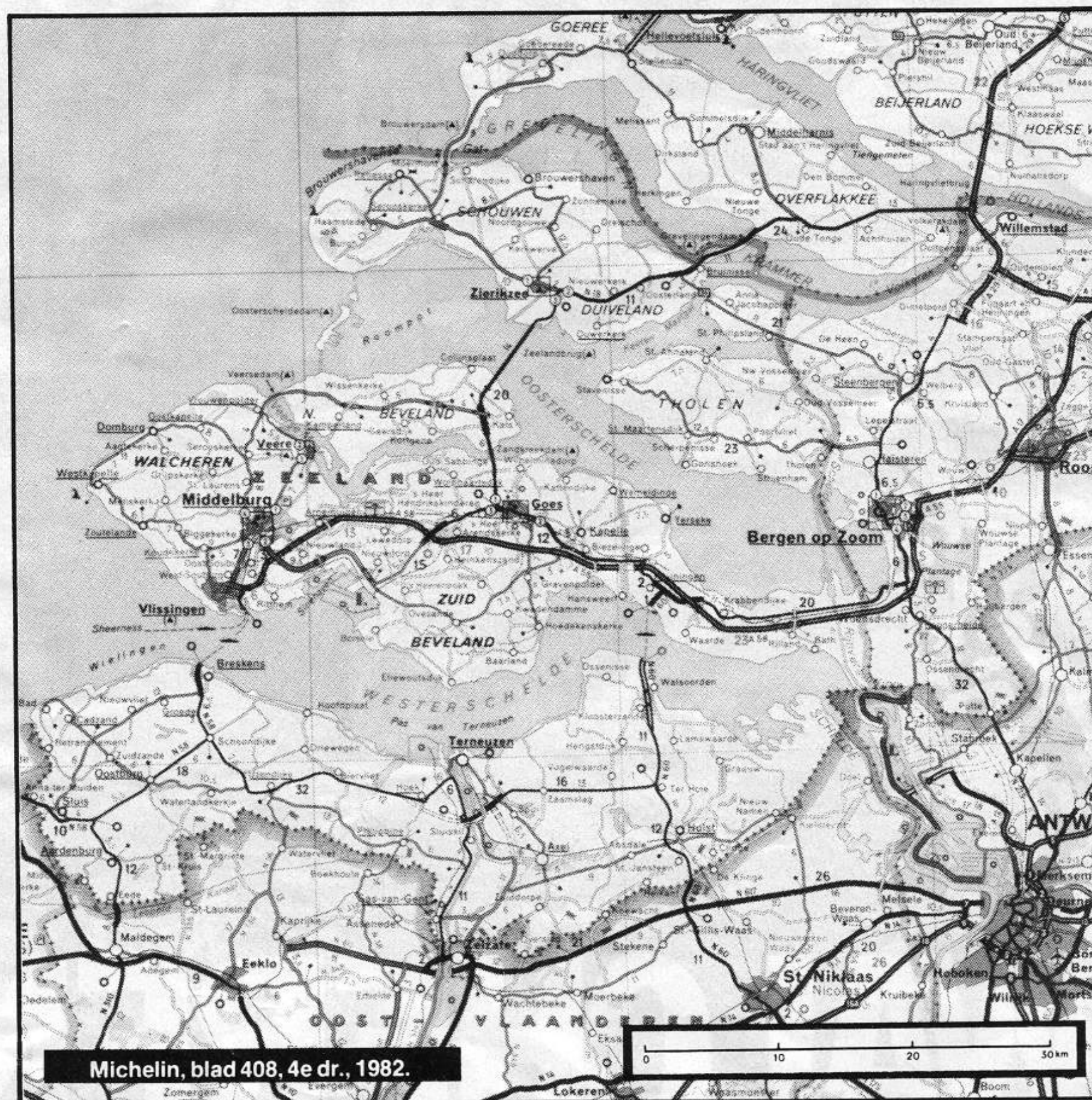
Verantwoording:

Voor de hulp bij de voorbereiding voor zijn artikel over Walcheren is John Reed dank verschuldigd aan directie en staf van het Tankmuseum in Bovington, aan luitenant-kolonel C.T.P. Holland, MBE, van het Royal Engineers Museum in Chatham en aan de medewerkers van de Naval History Library te Plymouth.

Het copyright van foto's voorzien van de afkorting 'IWM' berust bij het Imperial War Museum te Londen.



Boven: Op deze kaart uit 1950 is nog goed de situatie te zien zoals deze zes jaar tevoren was tijdens de Operatie Infatuate. Onder: Zeeland thans. In 1944 was Walcheren slechts door een smalle dam met Zuid-Beveland verbonden. Door de inpolderingen noord en zuid van de dam sedert de watersnood van 1953 zijn beide eilanden a.h.w. aan elkaar vastgegroeid.





DE AANVAL OP WALCHEREN

OPERATIE 'INFATUATE' DOOR JOHN REED

Op 4 september 1944, na een snelle vijfdaagse opmars over 400 km door Noord-Frankrijk en België, nam de 11e Britse Pantserdivisie Antwerpen in waarvan de havens nog vrijwel intact waren. Op dat ogenblik had de verwezenlijking van de plannen van de geallieerde bevelhebbers de oorlog snel te beëindigen binnen handbereik gelegen, als niet door een reeks misstappen hun het initiatief uit handen was geslagen. De opmars stopzettende om brandstof in te nemen en te hergroeperen, gaven de geallieerden de Duitsers onbewust de gelegenheid hun 15e leger terug te trekken van de zuidelijke oevers van de Schelde en hun uiteengevallen strijdkrachten in Nederland te hergroeperen. Erger was de beoordelingsfout om de oprukkende troepen halt te laten houden bij de dam tussen Brabant en Zuid-Beveland. Het behoud van deze verbinding stelde de Duitsers in staat beide oevers van de Westerschelde te blijven beheersen en Antwerpen in hun greep te houden.

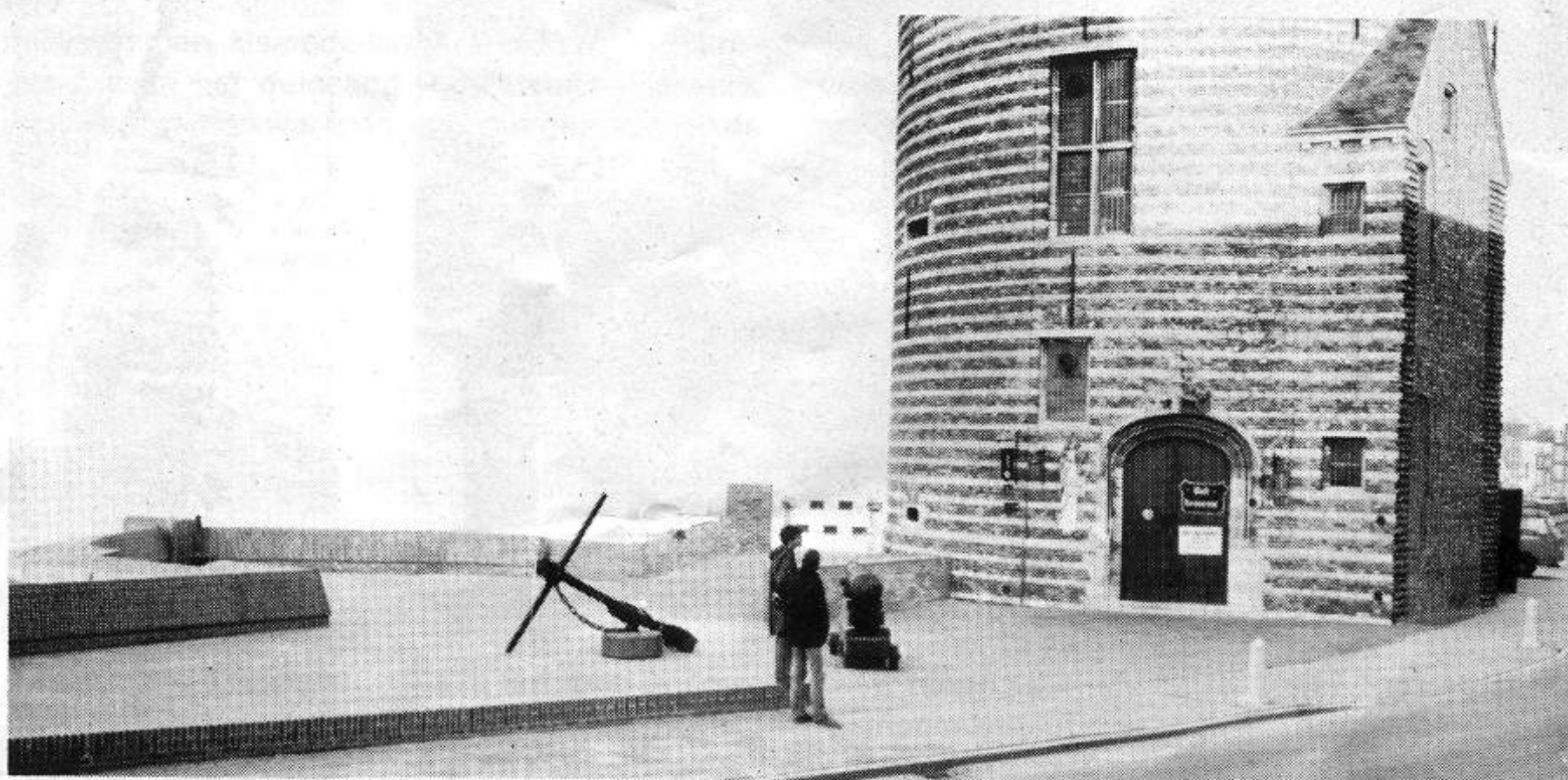
Het was een ernstige fout waarvoor de geallieerden duur zouden moeten betalen. Antwerpen was de sleutel in veldmaarschalk Montgomery's plan zijn 21e legergroep naar het Rijnland te laten oprukken. Zonder het gebruik van Antwerpen waren de geallieerden afhankelijk van Mulberry en kleinere Franse havens, ver achter hun vooruitgeschoven posities. In de weken die volgden op de verloren slag om Antwerpen, werden de verbindingslijnen nog langer en kwetsbaarder, waardoor een nog groter beroep moest worden gedaan op de schaarse reserves aan mankracht, brandstof en transportmiddelen.

Onder deze omstandigheden nog verder opruk-

ken zou dwaasheid zijn geweest en tegen midden-oktober was het duidelijk dat alle andere offensieve operaties moesten worden stilgelegd totdat de Duitsers uit het gebied van de Westerschelde zouden zijn verdreven. Gedurende twee weken was het 2e Canadese Legerkorps in hevige gevechten gewikkeld om het Leopoldkanaal te kunnen oversteken en Breskens in handen te krijgen, terwijl Canadese en Britse eenheden van het 1e leger-

korps erin slaagden Zuid-Beveland af te sluiten.

Tegen het eind van de maand hadden de 2e Canadese en de 52e Lowland Divisie Zuid-Beveland stevig in handen en waren de oevers van de Westerschelde gezuiverd van Duitse troepen. Alleen Walcheren met zijn Duitse bezetting vormden nu nog een obstakel tussen Antwerpen en de open zee.



Boven: De gevangentoren in Vlissingen die deel uitmaakte van de Westpoort en oorspronkelijk dateert uit de Middeleeuwen. Bij de toren bevond zich de bomvrijekazerne uit de Napoleontische tijd. Geheel boven: Duits afweergeschut op de boulevard in Vlissingen.



WALCHEREN

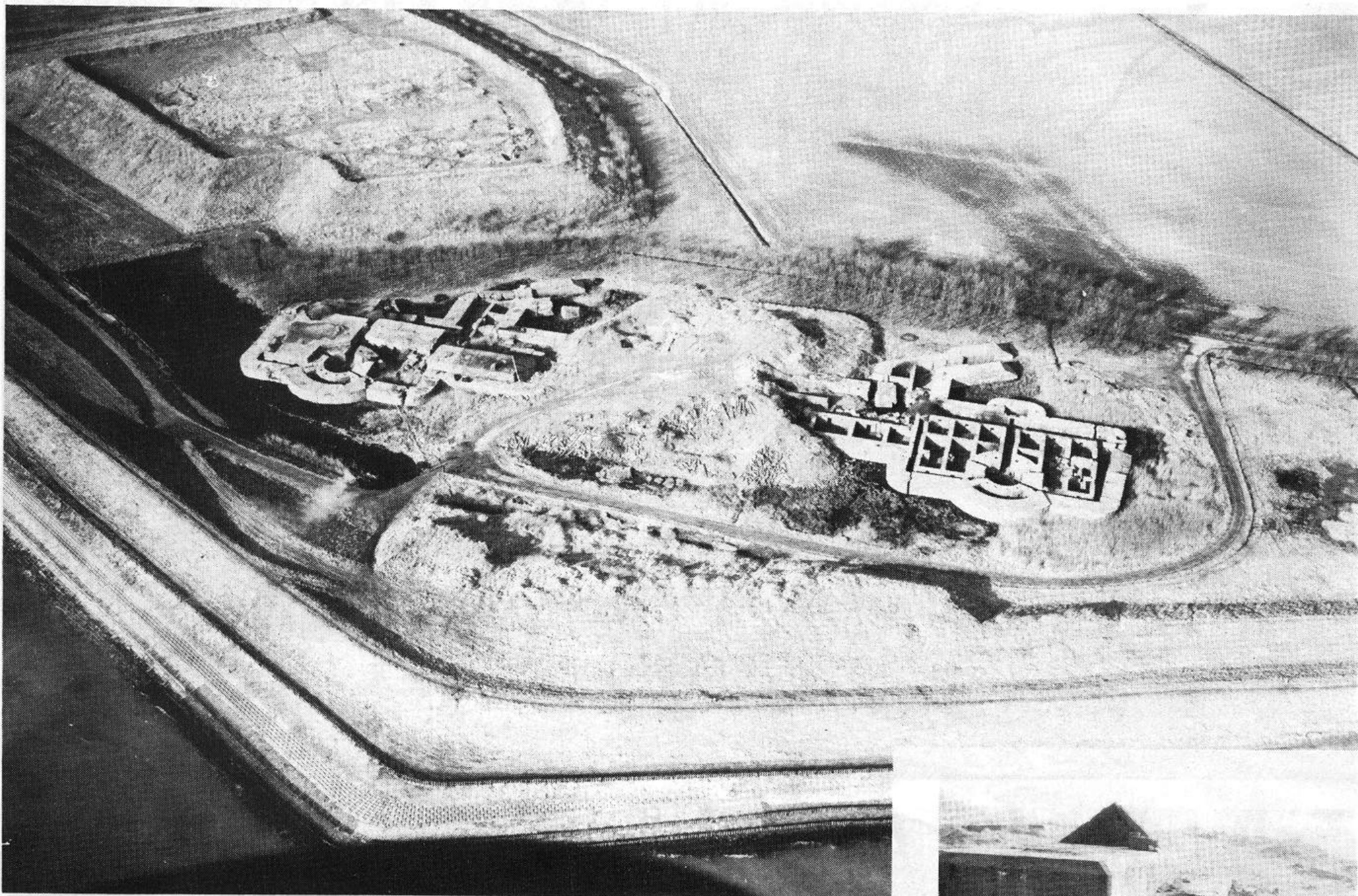
Walcheren was, liggende aan de ingang van de Westerschelde, inderdaad een formidabel obstakel, niet in het minst ook door de versterkingen die de Duitsers hadden aangelegd en die tot de meest geduchte ter wereld behoorden. In bunkers van gewapend beton stonden 18 zware batterijen opgesteld, elk bestaande uit 4 tot 6 vuurmonden die bescherming boden tegen een invasie uit het westen. De meeste kanonnen hadden een kaliber van 105 of 150 mm met een maximale dracht van 30.000 meter, die dood en verderf konden zaaien onder de opvarenden van een naderende invasievloot. Daarnaast hadden de Duitsers, diep verscholen op verschillende punten langs de kustlijn nog zwaarder geschut van 220 mm opgesteld. Meer landinwaarts bevond zich antitankgeschut van 88, 50 en 47 mm. Voorts waren boerderijen veranderd in versterkte plaatsen, compleet met cementen geschutsofstellingen en met mitrail-

Boven: Duitse versperringen op de Boulevard Bankert in Vlissingen. Aan de overzijde van de Schelde is vaag Breskens te zien (Pictorial Press). Onder: De zeewering bij Vlissingen onderging een volledige transformatie.

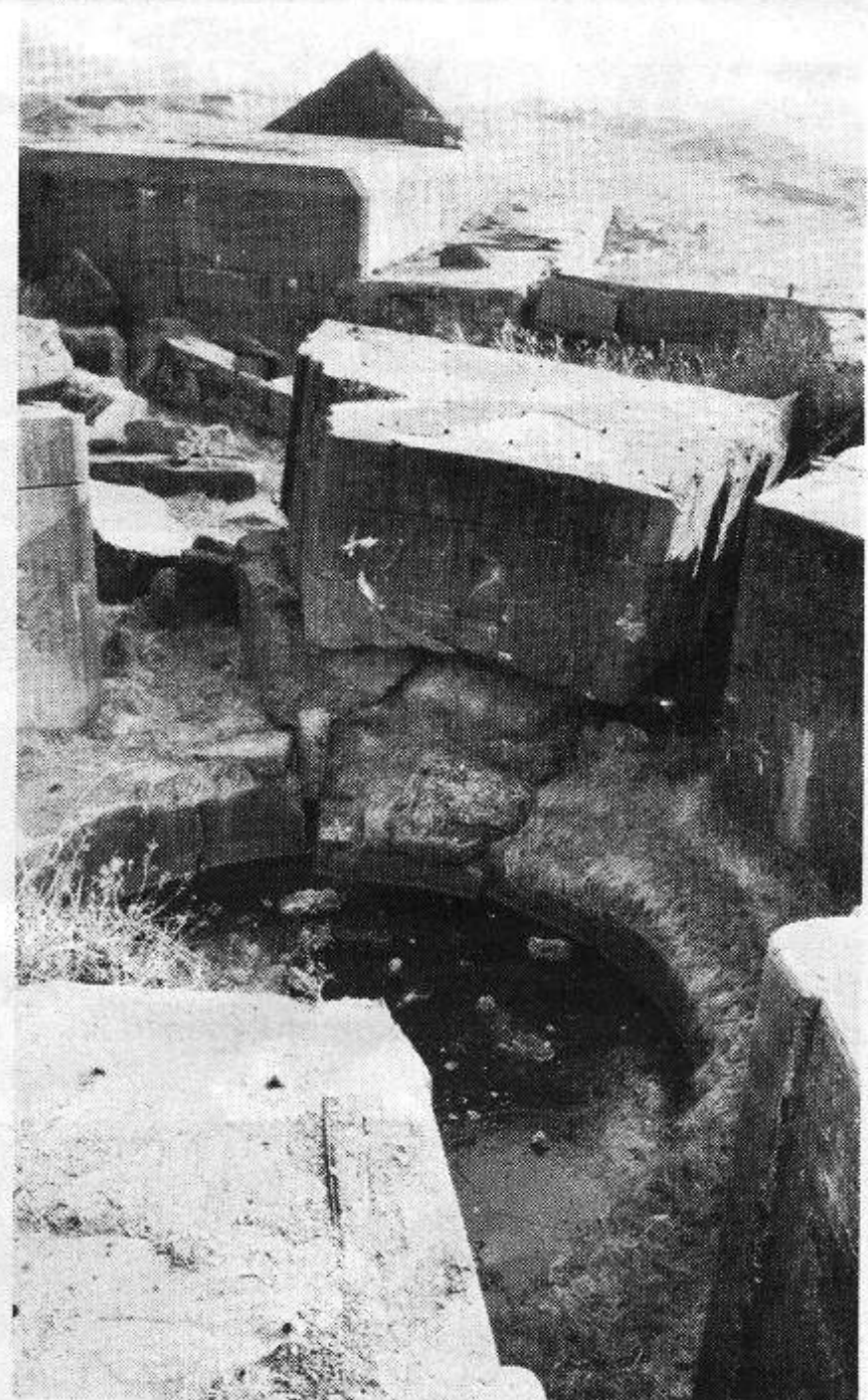


De batterijen in het westen van Walcheren werden bemand door het 202e Marine-artillerie bataljon. De hoofdbewapening was als volgt: 4/202 (geallieerde codenaam W19) 5 ex-Britse kanonnen van 3,7 inch; 5/202 (W17) 4 kanonnen van 22 cm; 6/202 (W15) 4 Britse luchtdoelkanonnen van 3,7 inch en 2 van 3-inch; 7/202 (W13) 4 kanonnen van 15 cm; 8/202 (W11) 4 kanonnen van 15 cm; 9/202 (W7) 4 kanonnen van 15 cm. (Zie kaart op pag. 15 voor de opstellingen). Links: Dit is W15 bij Westkapelle (Pictorial Press). Rechts: Een golfbaan bevindt zich thans op de plaats van de ontmantelde batterij W17 ten w. van Domburg.





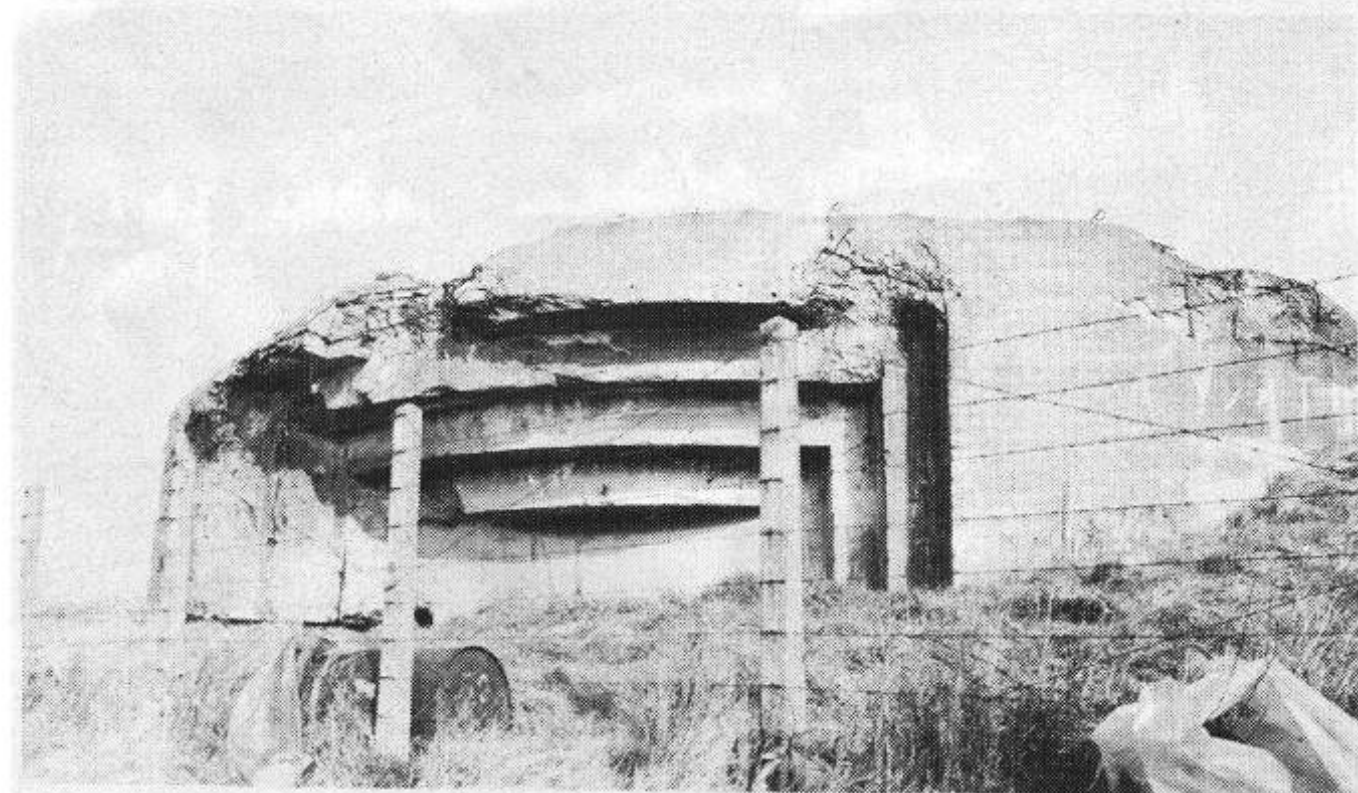
Boven: Het oude Nederlandse fort De Ruyter ten oosten van Vlissingen waarop de Duitsers hun batterij W6 bouwden. Het fort zelf werd gebruikt als munitie-opslagplaats. Rechts: De hedendaagse restanten van het fort en de batterij.



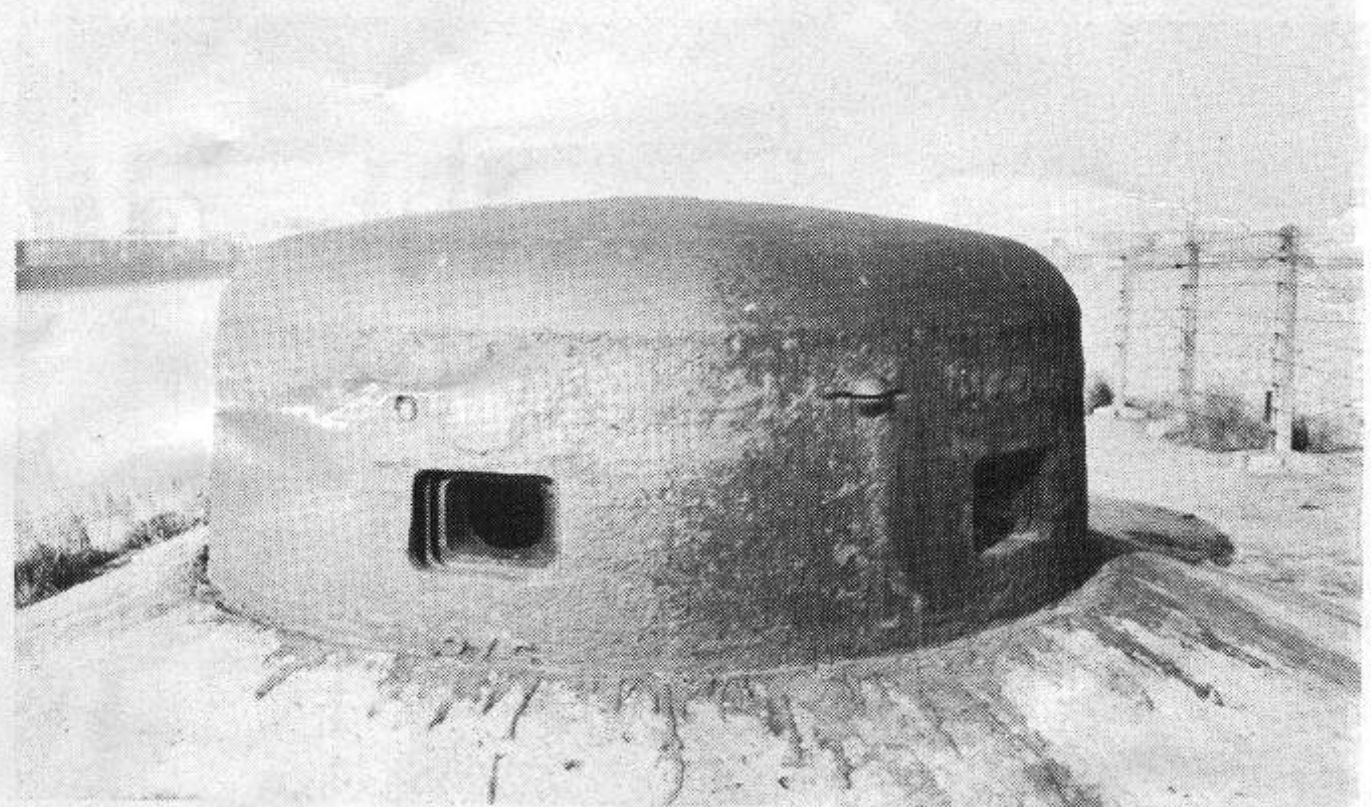
leur- en mortierposities die naderingswegen vanaf de kust onder vuur konden houden.

Mijnenvelden in de riviermonding sloten de mogelijkheid af aan de oostelijke kant van Walcheren een landing uit te voeren, terwijl de stranden aan de westkant door de afschrikwekkende verdedigingswerken het vooruitzicht van een landing niet aantrekkelijk maakten. Zandbanken voor de kust maakten, zelfs bij het gunstigste getij, een landingsoperatie tot een onderneming vol risico's. De eerste obstakels die men bij een landing zou tegenkomen waren drie meter lange ijzeren palen die bij vloed onder het wateroppervlak bleven en waarvan ongeveer één op drie was voorzien van een springlading die tot ontploffing zou worden gebracht zodra een landingsboot tegen een paal zou stoten. Tussen de langere palen waren kortere

van ongeveer één meter geplaatst die met de grotere waren verbonden en aan elk waarvan, met een stalen band, een 75 mm granaat was bevestigd. Aangezien een lichte stoot voldoende was de lading tot ontploffing te brengen kon het systeem — ondanks de mogelijkheid dat de normale getijstroom explosies kon veroorzaken — een invasiemacht voor grote problemen stellen. Daarnaast bestonden nog andere middelen die tot ontploffing konden worden gebracht, zoals granaten met een kaliber van 10 inch. Voorts ook poortvormige obstakels van 3 m breed en 2 m hoog waaraan anti-personeel mijnen konden worden bevestigd. Voor de stellingen van elke compagnie lagen mijnenvelden, alsmede langs de dijken en verborgen tussen het duinzand waar detectie moeilijk was. Veel mijnen waren in 1940 buitgemaakt op de



Enkele honderden meters westwaarts ligt de enige kazemat die ontkomen is aan de na-oorlogse opruimingsoperaties op Walcheren. De affuiten van de



mitrailleurs in de met zes schietgaten uitgeruste koepel zijn onlangs verdwenen.



Geheel boven: De verdedigingslinie achter de duinen bij Klein Valkenisse. In de buurt personeelsonderkomens (boven links) en bunkers (boven rechts)

die ooit gecamoufleerd waren met opgeschilderde ramen en deuren. Onder: Een nog steeds gecamoufleerde bunker van batter W7.

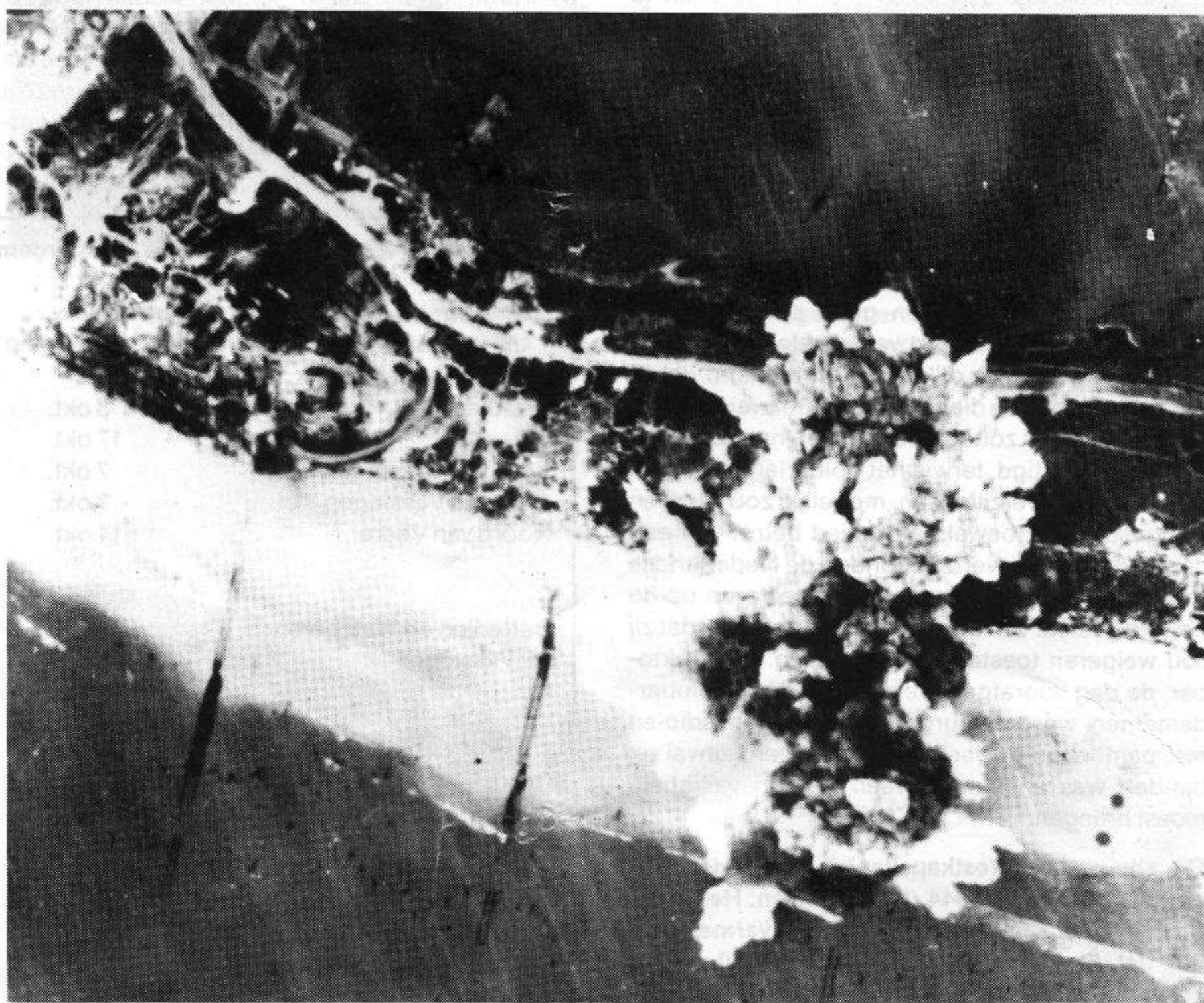




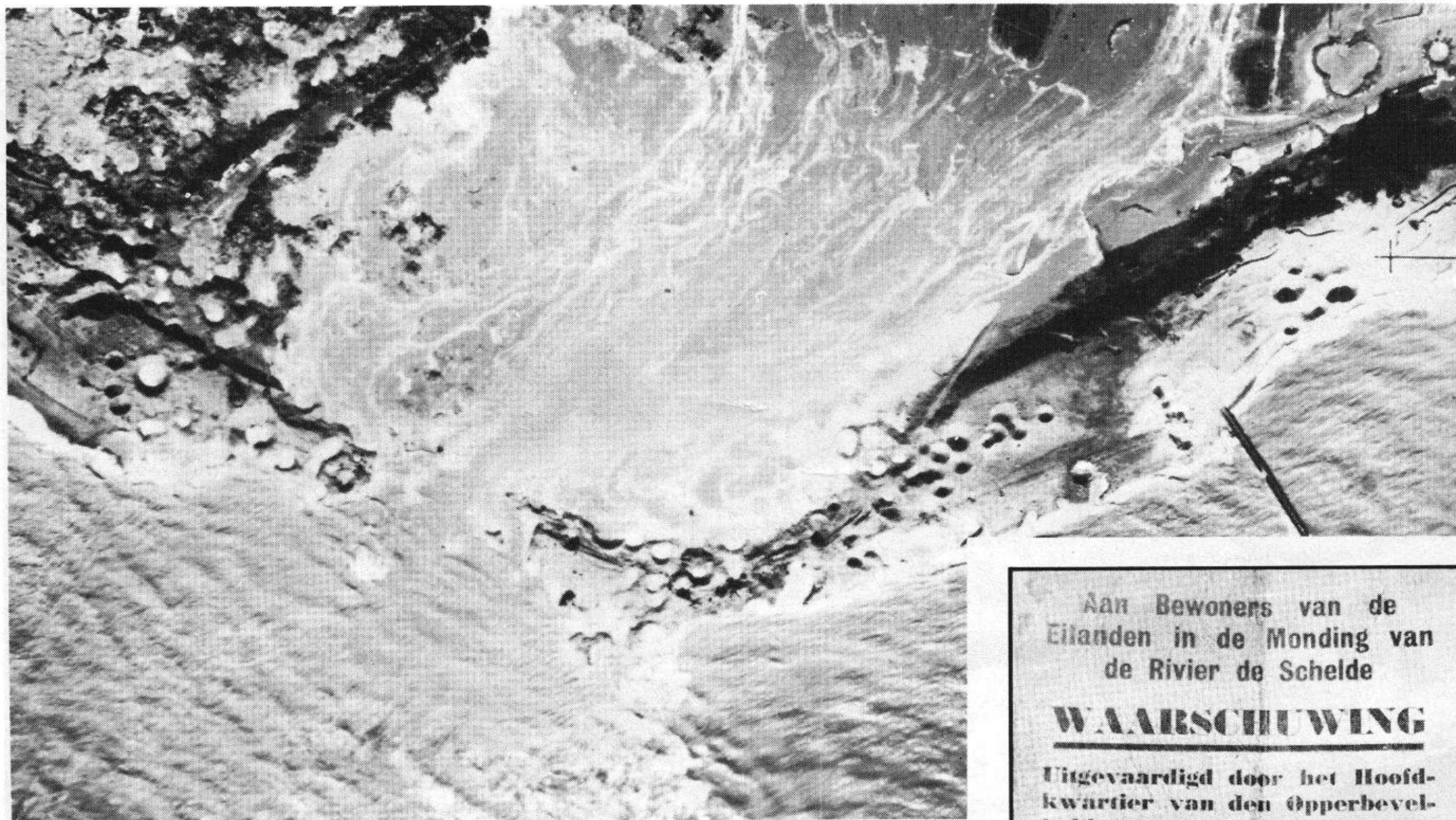
De masten van een Navo-radarstation op de bunkers van de voormalige Duitse batterij 8/202 (W11) die was uitgerust met vier kanonnen van 15 cm.

Fransen, maar er lagen ook grote aantallen anti-magnetische mijnen van Duits fabrikaat, zoals die van het type Schu en Holz tegen respectievelijk personeel en tanks. In de beste Duitse tradities wemelde het eveneens van de booby-traps die onder meer waren bevestigd aan de palen van de prikkeldraadversterkingen achter het strand.

Het 10.000 man sterke Duitse garnizoen beschikte over diverse soorten wapens voor de korte afstand. Naast de kust- en veldartillerie hadden het 89e Regiment vestigingartillerie en de 70e Infanteriedivisie niet minder dan 353 vlammenwerpers, drie batterijen raketwerpers en een aantal op afstand bestuurbare 'Goliath' vernielingsvoertuigen. Van de 353 vlammenwerpers waren er 220 geconcentreerd in de driehoek Domburg-Westkapelle-Zoutlande. De luchtverdediging, geleid door de vijf door de Luftwaffe bemande radarstations, bestond onder meer uit geschut van het 810e Flakbataljon van de Kriegsmarine verder uit buitgemaakte Britse 3,7 inch kanonnen en uit een groot aantal 88 mm en 50 mm wapens die rondom het eiland stonden opgesteld. De Kriegsmarine was verder bij de verdediging ingeschakeld met 85 kleinere oorlogsschepen, waaronder 15 Schnellboote en 10 'R' boten.



Het officiële onderschrift bij deze foto luidde: 'Exploderende bommen in het doelgebied tijdens een aanval op 30 oktober 1944 door met bommen uitgeruste Poolse Spitfires van de RAF op Duitse lichte luchtafweersstellingen enkele mijlen ten noordwesten van Vlissingen'. Vergelijking met een stafkaart wees uit dat de aanval plaatsvond tussen Vlissingen en Dishoek (IWM).



HET GEALLIEERDE PLAN

De geallieerden waren in feite begin oktober begonnen met hun operaties tegen Walcheren, kort voordat Montgomery had opgeroepen met alle macht de vaart op de Schelde veilig te stellen. De hoeksteen van het geallieerde plan was de zeewering aan te tasten, om zodoende het water binnen te laten en de Duitse verdedigingswerken die onder het zeeniveau lagen, onder water te zetten. Het eerst kwam hiervoor in aanmerking de Westkapelse Zeedijk die aan de voet 60 m en aan de kruin 18 m breed was. Bomber Command vond het een interessante opdracht en ontwierp een plan in twee fasen. Eerst zou de dijk worden bestookt met bommen van 500 en 2000 kg. Als deze geen breuk zouden veroorzaken zou het 617e Squadron worden opgedragen een kwartier later een nieuwe aanval te doen met hun bommen van 6000 kg, de zgn. 'Tallboys'.

De gevolgen op lange termijn van het inrunderen van uitgestrekte gebieden goed bouwland, om nog maar niet te spreken van de steden, zouden zeer ernstig zijn. De dijken waren totstand gekomen in een periode die zich uitstrekte over honderden jaren; thans zouden deze in een handomdraai worden vernietigd, terwijl het polderland door het zeewater zou verzilten en mogelijk zou worden weggespoeld. Hoewel het gebied betrof van een der geallieerden, werd in Londen de Nederlandse regering in ballingschap niet van te voren op de hoogte gesteld van de operatie, mogelijk omdat zij zou weigeren toestemming te geven. Op 2 oktober, de dag voorafgaande aan de eerste bombardementen, werd de burgerbevolking per radio en met pamfletten gewaarschuwd dat een aanval op handen was en dat iedereen zich in veiligheid moest brengen.

De situatie bij Westkapelle in de middag van dinsdag 3 oktober 1944 (IWM). Boven: Het kwartaaloverzicht van Bomber Command vermeldt dat het gat aanvankelijk 35 yards (ruim 30 meter) breed was. De volgende dag om 15.00 uur was dit toegenomen tot 75 yards. Andere rapporten spreken van 125 meter. Tijdens de luchtaanvallen werden 125 inwoners van Westkapelle gedood, van wie 47 in de molen van Theune die instortte en de mensen bedolf die er een schuilplaats hadden gezocht.

Op de morgen van de 3e oktober 1944 stegen van hun bases in Engeland 259 toestellen op, behorende tot de 1e, 3e, 5e en 8e (Pathfinder) Vliegtuiggroep. Twaalf daarvan moesten ontijdig terugkeren, zodat er uiteindelijk 247 mededen aan de aanval die werd uitgevoerd in acht golven van steeds 30 vliegtuigen. Het bombardement begon om 12.54 uur. De 1269,6 ton bommen die werden uitgeworpen deden de dijk bezwijken zodat het 617e Squadron niet in actie behoefde te komen. Tegen drie uur 's middags zagen waarnemers dat het zeewater door een gat van 10 meter landinwaarts stroomde. Deze rapporten werden later bevestigd door verkenningsvluchten van de 2e Tactische Luchtmacht. Hoewel de bommenwerpers, voornamelijk Lancasters met enkele Mosquito's, enige hinder hadden gehad van luchtafweer opgesteld in Vlissingen, was de Luftwaffe zelf niet tussenbeide gekomen.

Aan Bewoners van de Eilanden in de Monding van de Rivier de Schelde

WAARSCHUWING

Uitgevaardigd door het Hoofdkwartier van den Opperbevelhebber van het Geallieerde Expeditieleger.

1) Het is zeer waarschijnlijk, dat de vijandelijke troepen en installaties op uwe eilanden binnenkort aan een hevig en langdurig luchtbombardement zullen blootstaan.

2) Het is de vurigste wens van het geallieerde opperbevelhebber dat de burgerbevolking zal worden gespaard voor de gevolgen van deze noodzakelijke militaire actie voorzover dit enigszins mogelijk zal zijn.

3) Niet alleen een luchtbombardement maar het gevaar van overstroming bedreigt eveneens uw leven en dat van uwe families.

4) Verlaat de eilanden of indien dat niet mogelijk is, verhuist dan ONMIDDELIJK met uwe families naar een veilige plaats op de eilanden.

Alle militaire doelen — wegen, kanalen, transportlijnen, krachttuinen, spoorweginstallaties, loodsen, opslagplaatsen en depots, vijandelijke concentraties van allerlei soorten zijn de middelpunten van gevaarzones die u ONMIDDELIJK uit de nabijheid daarvan.

5) Rest uitsluitend te voer en neemt niets met u mee, dat u niet gemakkelijk kunt dragen. Houdt u verwijderd van de groene verkeerwegen en begeeft u uitsluitend door velden. Rest niet in grotere groepen, welke ten onrechte kunnen worden aangezien voor vijandelijke formaties. Houdt u verwijderd van laagliggende grondgebied en van militaire doelen totdat de vijand van uwe eilanden is verdreven.

Voorbereidende bombardementen voor de operatie Infatuatie

Doel	Datum	Vliegtuigen			Bommen (in tonnen)
		Opgestegen	Deelgenomen	Vermist	
Zeewering Walcheren					
Westkapelle	3 okt.	259	247	—	1.270
	17 okt.	49	49	—	290
West van Vlissingen	7 okt.	59	58	—	348
Oost van Vlissingen	7 okt.	64	64	—	384
Noord van Veere	11 okt.	63	62	—	374
		494	480	nihil	2.666
Batterijen op Walcheren					
Bij Vlissingen	11 okt.	115	105	—	600
	21 okt.	75	75	1	460
	23 okt.	112	92	4	563
	28 okt.	50	49	1	267
Westkapelle	28 okt.	76	71	—	309
Oostkapelle	28 okt.	39	38	—	161
Domburg	28 okt.	75	68	—	285
Dishoek	28 okt.	37	35	—	167
Domburg	29 okt.	358	327	1	1.598
Zoutelande enz.	30 okt.	110	96	1	562
		1.047	956	9	4.972
Fort Frederik Hendrik					
Batterijen bij Breskens	11 okt.	180	88	1	507
	12 okt.	96	92	—	542
		276	180	1	1.049
		1.817	1.616	10	8.687

De dijkbreuk bij Westkapelle had tot gevolg dat bij vloed de huizen ruim een halve meter onder water stonden, terwijl zij bij eb weer droog liepen. Hoewel de luchtverkenning had aangetoond dat de onderwaterzetting zich verspreidde tot het centrum van Walcheren, waarbij reeds 4.000 hectare was ondergelopen, werden voor 7 en 11 oktober twee nieuwe aanvallen voorbereid om te pogen de zee ook vanuit het zuiden en het noord-oosten binnen te laten stromen. Op 7 oktober werd de dijk ten oosten van Vlissingen gebombardeerd door 64 Lancasters en Mosquito's van de 5e Vliegtuiggroep. De 383,9 ton bommen veroorzaakten een nieuw gat bij Rammekens terwijl westelijk van Vlissingen 58 toestellen van dezelfde groep 348,2 ton bommen afwierpen waardoor het zogehete Nollégat ontstond.

Vier dagen later werd de dijk bij Veere gebombardeerd door 62 toestellen van de 5e Groep die aldaar met 374,1 ton bommen een vierde gat sloegen in de Walcherse zeeweringen, waardoor de inundatie van het eiland nagenoeg voltooid was. In de nacht van 16 op 17 oktober werden nog eens 289,7 ton bommen afgeworpen boven het gat bij Westkapelle, aan welke operatie werd deelgenomen door 49 Lancasters en Mosquito's van de 5e Groep.

Gedurende de hele maand bleef het luchtoffensief voortduren (zie tabel), met het doel het moreel aan te tasten van de verdedigers, maar ook om een veiliger doorgang te verkrijgen tussen de verdedigingswerken aan beide zijden van het gat bij Westkapelle. Nadat Breskens was bevrijd en Walcheren binnen bereik kwam, kregen de bommenwerpers steun van de artillerie van het 2e Canadese Legerkorps.

Intussen begonnen de geallieerde plannenmakers in hun hoofdkwartieren Gent en Brugge de amphibische aanval op het eiland te coördineren. Niemand was verrast toen, na enkele stoutmoedige verkenningen van MTB's en patrouilles in kleinere bootjes, bleek dat de kans om het gat in de dijk ongemerkt te naderen te verwaarlozen was. De landing bij Westkapelle zou frontaal moeten plaatsvinden met een aanvalsgolf van Commando's, gesteund door bombardementen vanuit de lucht en vanuit zee en door specialistische teams voor het opruimen van hindernissen, alsmede door een veldgenieeenheid die door graafwerkzaamheden ervoor moest zorgen dat de Commando's vast voet zouden verkrijgen. Tenslotte werd besloten dat de hoofdaanval zou worden uitgevoerd door Commando's van de 4e Special Service Brigade van het Britse Korps Mariniers onder leiding van brigadegeneraal B.W. Leicester (DSO). No 4 Commando van het Britse leger zou voorafgaand een landing uitvoeren op het enigst stuk strand bij Vlissingen dat een redelijke uitvalsweg had, zij het dat deze nauw en weinig geschikt was. De 155e Infanteriebrigade zou na de Commando's bij Vlissingen aan land gaan en, indien alles volgens plan zou verlopen, zouden binnen enkele uren na de eerste aanval twee complete brigades met enige tanks en artillerie op Walcheren zijn geland. Nu de noodzaak over Antwerpen te kunnen beschikken met de dag urgenter werd, kon OPERATIE INFATUATE geen dag langer worden uitgesteld. D-Day werd vastgesteld op 1 november.

Ondanks allerlei wijzigingen in het plan werd een hele hoop werk verzet in de tijd dat de eenheden die bij de operatie waren betrokken zich eind oktober in Ostende concentreerden. Het zou in de volle betekenis van het woord een gecombineerde operatie worden. Voor INFATUATE I — de landing bij Vlissingen — zou No 4 Commando onder dekking van de duisternis vanuit Breskens de Westerschelde oversteken. In hun landingsboten zouden zich ook marine-opruimingseenheden bevinden, alsmede een peleton genisten van de 59e GHQ Troops Company, een groep pioniers van de 144e Pioniercompagnie, een Canadees geneeskundig peloton, artilleriewaarnemers en een Nederlands detachement van No 10 (Interallied) Commando.



Door de getijstroom werden de gaten in de dijk steeds meer uitgeschuurd. Boven: Bij hoog water stroomt de zee met grote kracht landinwaarts, de dijk wordt verder ondermijnd en het gat wordt groter (Pictorial Press).



Boven: Bij laag water liep het gat nagenoeg droog. De foto werd genomen nadat de Commando's bij Westkapelle waren geland. Dit onderdeel van de operatie droeg de codenaam Infatuate II (IWM).



Een stuk anti-tankmuur staat vandaag nog overeind.



Op 7 november vloog Cecil Phillips van de New York Times laag boven Walcheren en zond zijn lezers dramatische foto's van de overstromingen. Boven: De vuurtoren van Westkapelle stond vrijwel in het water. De dijkbreuk is slechts zichtbaar door de duinenrij op de voorgrond. Onder: Wij namen

onze foto van een hoger standpunt en vanuit een andere richting waardoor men een indruk krijgt van de breedte van het gat, zichtbaar aan de baai die ontstond na het dichten van de dijk.



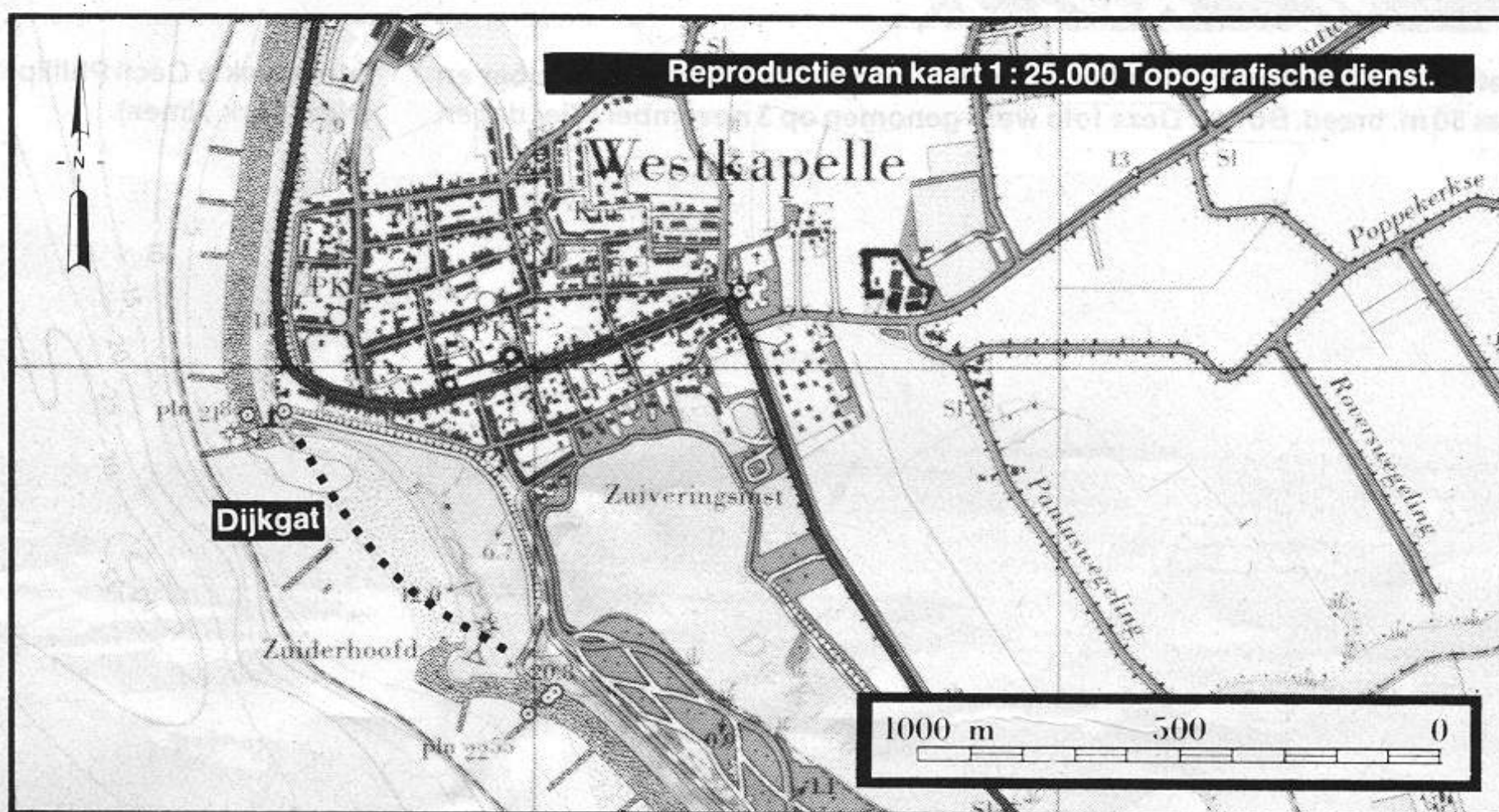


Boven: Vele woningen werden weggespoeld en de stadsbewoners hadden maandenlang te kampen met de ellende dat 2 x per dag het water hun binnenstroomde (Pictorial Press). De nieuwe dijk kwam meer landinwaarts

(zie kaart). Het puin van de oude dijk is nog zichtbaar in de gevormde inham (boven rechts). De burgers die het leven verloren liggen op dit kerkhof (geheel onder).

No 47, 48 en 41 Commando en de ondersteunde eenheden zouden voor INFATUATE II bij Westkapelle vanaf grotere vaartuigen aan land gaan en daarbij vooral gebruikmakend van Studebaker M29 'Weasel' en 'Buffalo' amphibische rupsvoertuigen van het 11e Royal Tank Regiment. Niet bij Vlissingen maar wel bij Westkapelle zouden tanks aan land worden gebracht. Het 1e Lothian Horse zou twee Sherman commando-tanks en tien Sherman vlegeltanks leveren, terwijl de Royal Engineers acht Churchill tanks aan land brachten (vier brugleggers en vier voorzien met materieel om tankgrachten te dichten).

Gedurende de tijd dat de eenheden voor de strijd te land, zich met gespecialiseerde tactische oefeningen in de duinen rondom Ostende op hun taak voorbereidden, verzamelden de Britse marineschepen van Force 'T' zich in de haven van deze stad. Op 27 oktober waren er totaal 182 landings- en andere vaartuigen in Ostende gearriveerd, alsmede vele tonnen essentiële voorraden voor de





Het gat in de Nolledijk, even ten w. van Vlissingen, ontstond op 7 oktober en was 50 m. breed. Boven: Deze foto werd genomen op 3 november. Vier dagen

later maakte Cecil Phillips de foto hieronder met zicht op Vlissingen in het z.o. (New York Times).



Links: Waar eens chaos heerste ligt nu een uitgestrekt strand (Wilco Vermeer). Rechts: Tussen het puin van de batterijen W3 en W4, gebruikt om



de zeewering te herstellen, vindt men hier en daar vreemde voorwerpen.



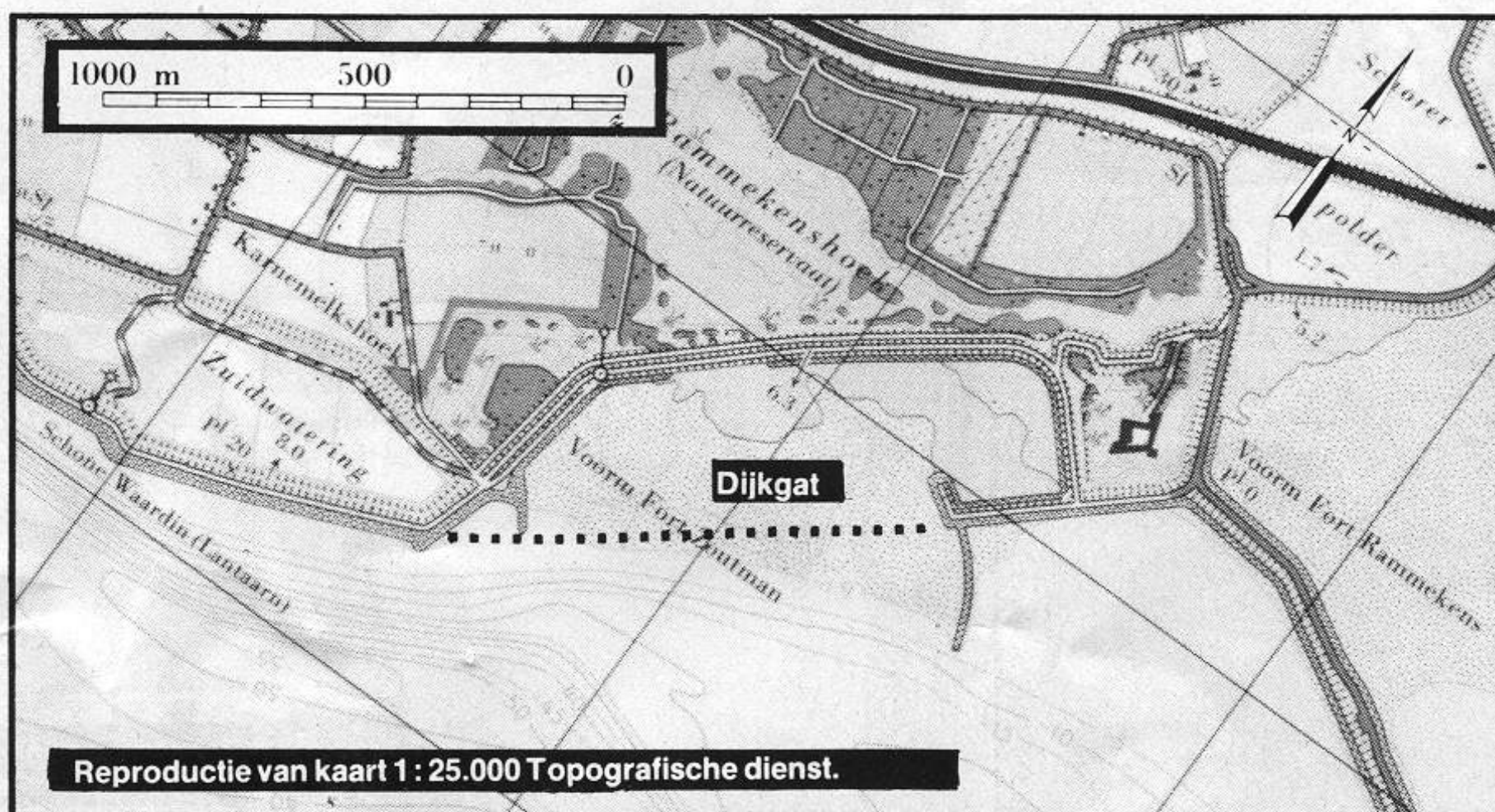
Het Nollégat vandaag met zich op het z.o. Deze kaart (zie inzet) is georiënteerd op de foto.



landing bij Westkapelle. Onder leiding van de commandant van de landingsvloot, de Britse kapitein ter zee A.F. Pugsley (DSO), kwamen in een tijdsbestek van vier dagen in een koortsachtig tempo de verbindingen tot stand, werden de plannen gecoördineerd, de rol die elkeen moest vervullen beoefend en embarkeerden de troepen en het materieel.

De vloot was uitsluitend taakgericht. Met uitzondering van het commandoschip, het fregat HMS **Kingsmill**, bestond zij geheel uit lange smalle vaartuigen die, ondanks hun slechte zeewaardigheid, zulke goede diensten hadden bewezen tijdens de landing in Normandië. Behalve de 36 LCT's voor de rupsvoertuigen en de 24 grote vaartuigen voor het vervoer van personeel, bestond de vloot uit een assortiment kleinere schepen voor het vervoer van drinkwater, olie, gereedschappen enz., alsmede uit drie tot hospitaalschip omgebouwde LCT's, en verder uit barkassen en toezichthoudende vaartuigen. Het Ondersteuningeskader 'Eastern Flank' onder Commando van kapitein ter zee K.A. Sellar (DSC) telde 25 omgebouwde vaartuigen die de tanden van Force 'T' vormden. Op deze schepen hadden de mariniers met hun geschut de taak

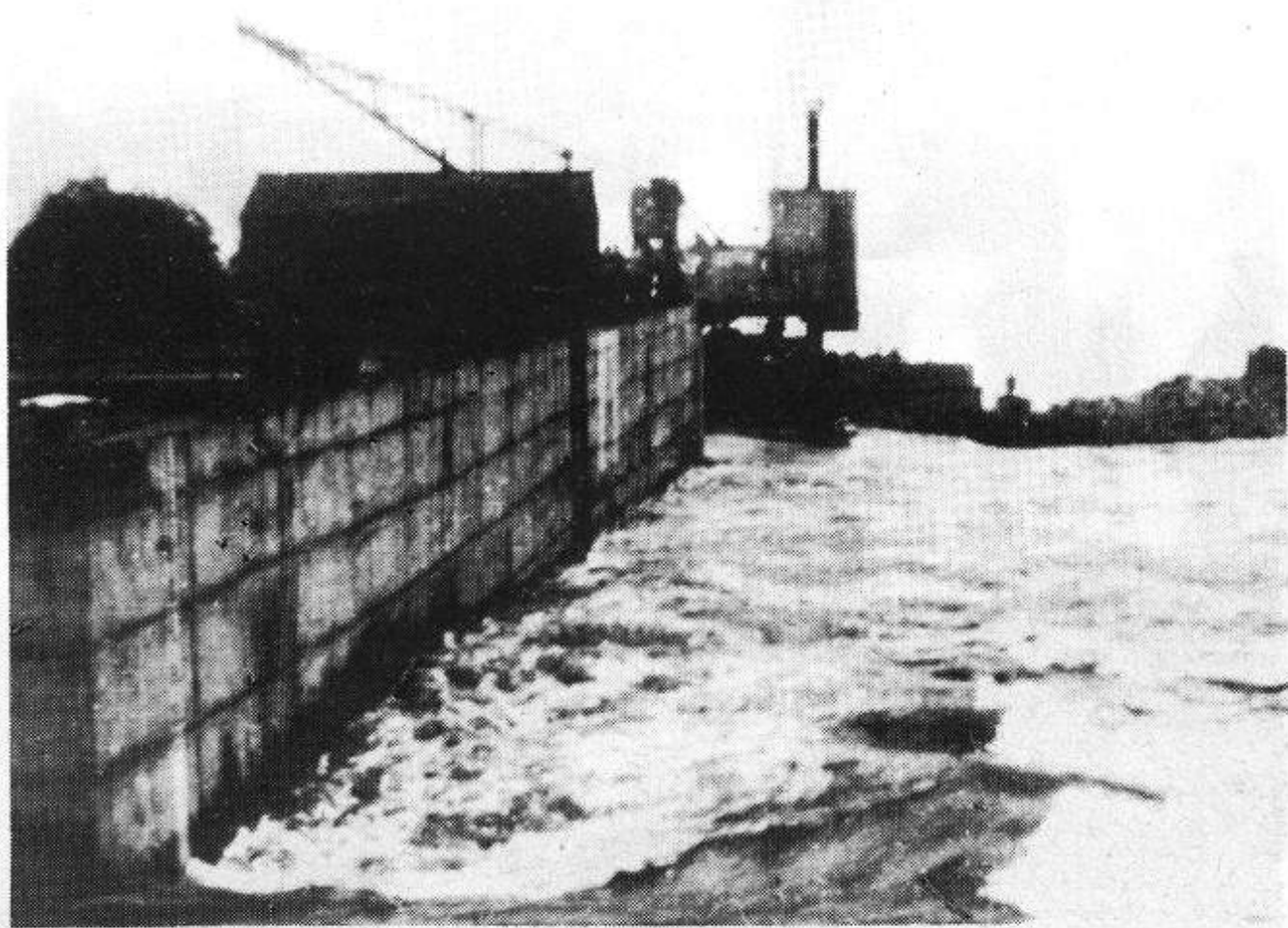
De derde dijkbreuk was ten o. van Vlissingen bij fort Rammekens. Uit de RAF-foto (boven) blijkt dat over een afstand van 300 m. verschillende gaten werden geslagen. (N.B. Een deel van het fort rechts op de foto). Onder: De kaart toont dat het gat uiteindelijk bijna 1.000 m was.



Reproductie van kaart 1 : 25.000 Topografische dienst.



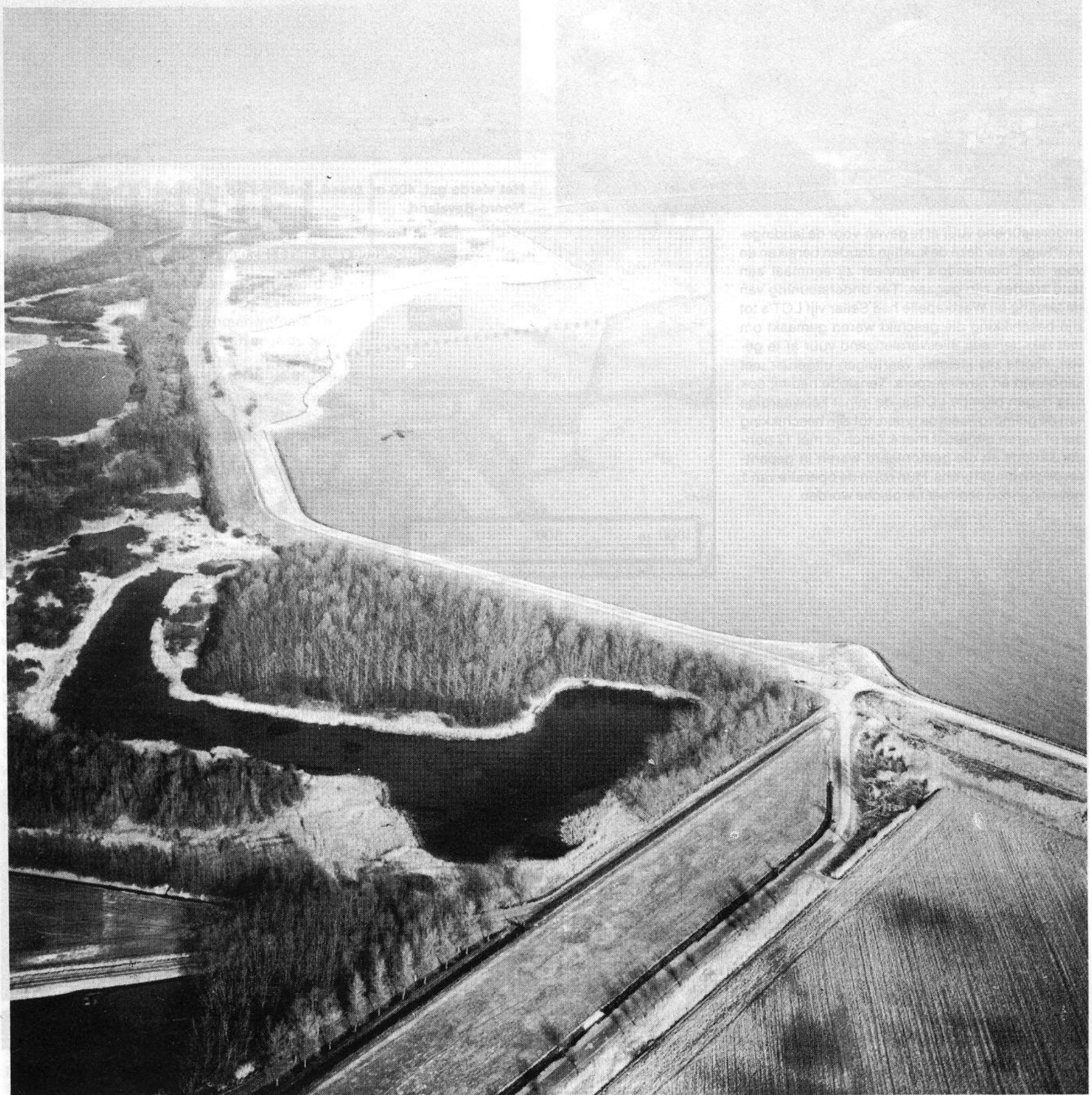
De grote baai die ontstond na het herstel van het gat bij Rammekens is thans een vogelreservaat.



Het gat bij Rammekens werd het laatst gedicht. Boven links: Caissons om het gat te sluiten. Boven rechts: Het uitstekende bovendee van een in het gat



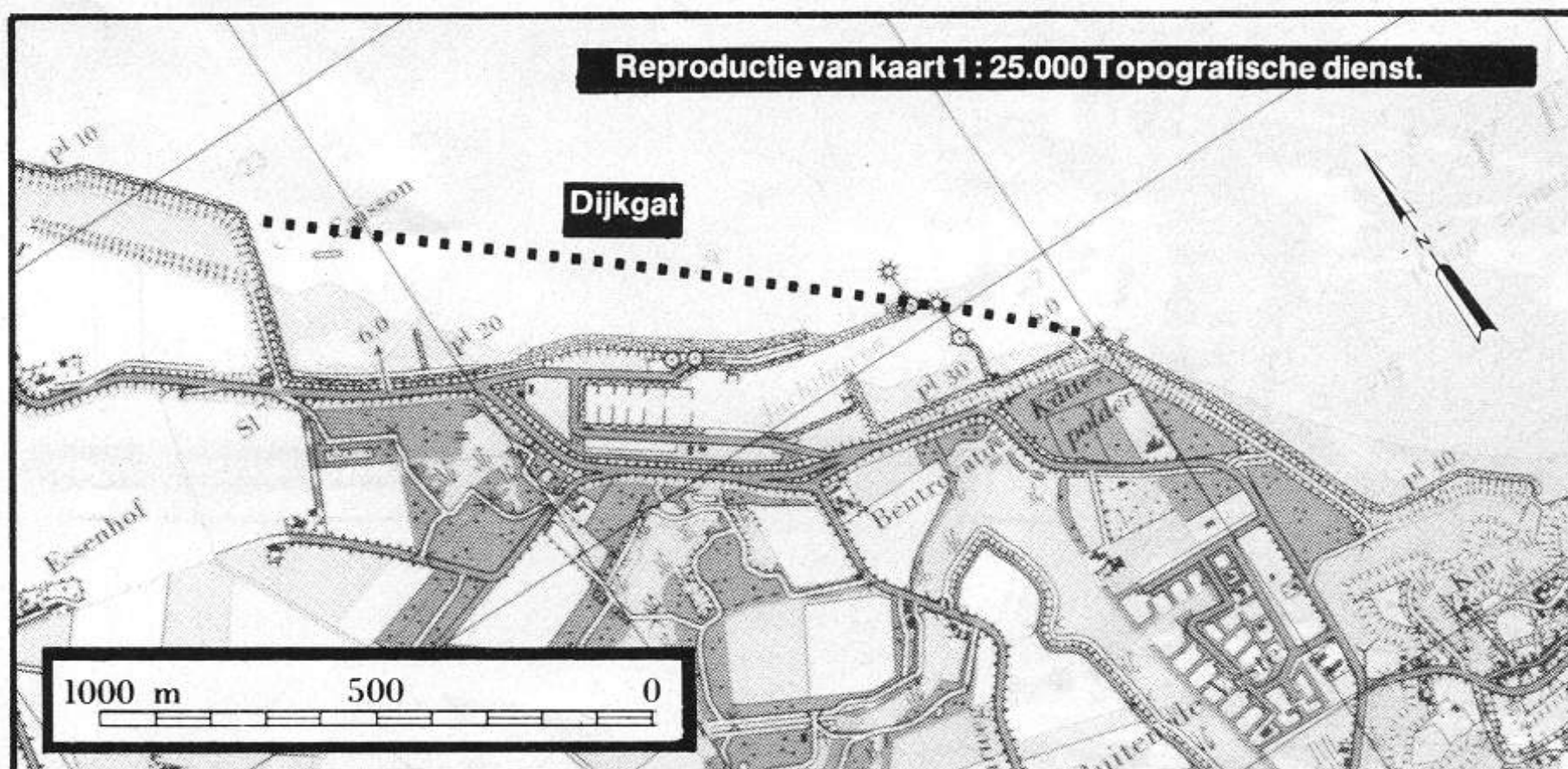
neergelaten caisson waarop de bolders nog zichtbaar zijn. Onder: Bij hoog water loopt de baai geheel onder.





Het vierde gat, 400 m. breed, ontstond op 11 oktober in de n.o. dijk tegen Noord-Beveland.

ondersteunend vuur af te geven voor de landingsvaartuigen als deze de kustlijn zouden bereiken en voor de Commando's wanneer zij eenmaal aan land zouden zijn gegaan. Ter ondersteuning van de landing bij Westkapelle had Sellar vijf LCT's tot zijn beschikking die geschikt waren gemaakt om met raketten een allesvernietigend vuur af te geven, voorts zes kleinere vaartuigen uitgerust met kanonnen en nevelwerpers. Tenslotte had hij ook nog negen plompe LCG's, de minst zeewaardige van de geïmproviseerde typen, tot zijn beschikking die of waren uitgerust met 4,7 inch of met 17 pond kanons en die gemonteerd waren in gepantserde geschutstorens. Hun rol in de operatie van 1 november zou een zeer heroïsche worden.



De Veersedijk, onderdeel van het Deltaplan, kwam gereed in 1961. De baai, die ontstond na het herstel van het dijkgat uit 1944 is thans een jachthaven in

het Veerse Meer.

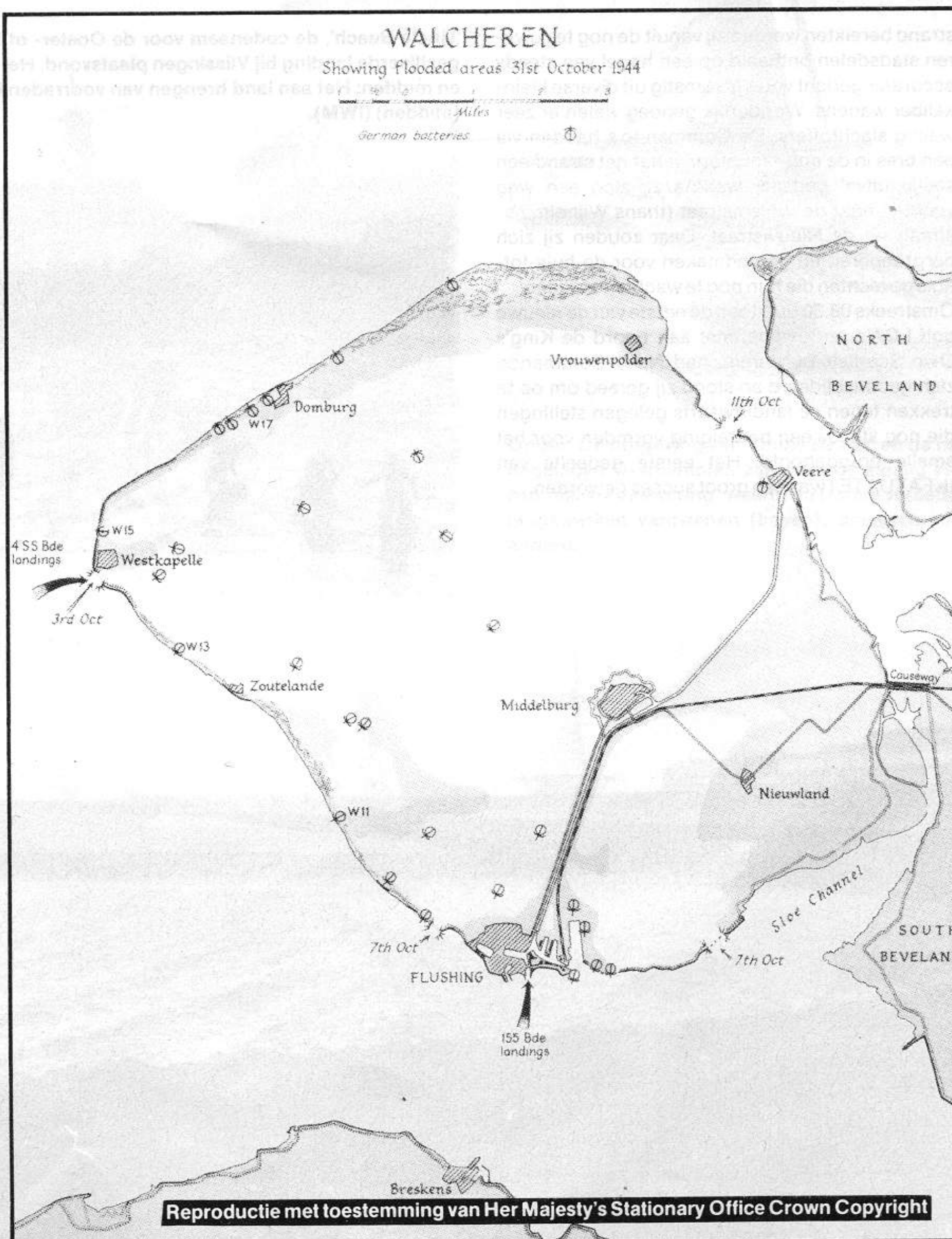


INFATUATE I

Op 1 november om 03.15 begonnen de 550 man van No 4 Commando in Breskens aan boord te gaan van de landingsvaartuigen. De aanval kon niet worden gesteund door bommenwerpers. Deze moesten aan de grond blijven vanwege de laaghangende bewolking en druilregen boven Zeeland, de Noordzee en Engeland. De voorbereidingen tot de aanval hadden de vorige dag ook de aandacht getrokken van de Duitse batterij W6 op Walcheren, en het zag ernaar uit dat het element van verrassing zijn waarde had verloren.

Echter, toen om 05.45 uur de eerste landingsvaartuigen bij Uncle Beach het strand en, per ongeluk, bij de Oranjemolen de landtong bereikten, werden onmiddellijk successen behaald tegenover de gedesorganiseerde vijand die nog versuft was van het uren lang durende bombardement uitgevoerd door 15 regimenten artillerie. Terwijl de opruimingsploegen de hindernissen op het strand verwijderden, vocht de verkenningsseenheid zich een weg naar de ingang van de haven. Daar overrompelden kapitein Rewcastle en zijn kleine groep een ondergrondse 75 mm geschutsofstelling die een bedreiging vormde voor een tweede golf landingsvaartuigen. 20 Duitsers werden hierbij gevangen genomen. Na hergroepering in de nabijliggende Oranjestraat namen zij een positie in die bescherming moest bieden aan de uitvalsweg vanuit het bruggehoofd.

Enkele minuten later arriveerde de tweede golf landingsboten en ging No 2 Troop zonder verliezen aan land. Een groep onder leiding van 1e luitenant Hunter Gray veroverde daarbij een stuk van 50 mm dat onmiddellijk door een geïmproviseerd groepje werd bemand om vuurdekking te geven aan de vooruitstormende commando's bij hun aanval op de pillboxen die hun opmarsweg versperden. Tegelijkertijd maakte op de linkerflank een groep onder de 1e luitenant der mariniers F.J. Albrow gelijksoortige vorderingen door de weg vrij te maken voor een opmars via de Piet Heinstraat. Intussen hadden om 06.30 uur de 15 LCA's met de rest van de Commando's (No 3, 5 en 6 Troops) plus pioniers, verbindings en geneeskundig personeel, opdracht gekregen aan land te gaan. Toen zij het





strand bereikten werden zij vanuit de nog te zuiveren stadsdelen onthaald op een hagel van steeds accurater gericht vuur, afkomstig uit diverse klein-kaliber wapens. Wonderlijk genoeg vielen er zeer weinig slachtoffers. De Commando's hadden via een bres in de anti-tankmuur vanaf het strand een snelle uitval gedaan, waarna zij zich een weg vochten naar de Willemstraat (thans Wilhelminastraat) en de Nieuwstraat. Daar zouden zij zich hergroeperen en gereedmaken voor de huis-tot-huis gevechten die hun nog te wachten stonden. Omstreeks 08.30 uur, toen de eerste van de nieuwe golf LCA's opdoemde, met aan boord de King's Own Scottish Borderers, had No 4 Commando zich geconsolideerd en stond zij gereed om op te trekken tegen de landinwaarts gelegen stellingen die nog steeds een bedreiging vormden voor het smalle bruggehoofd. Het eerste gedeelte van INFATUATE I was een groot succes geworden.

'Uncle Beach', de codenaam voor de Ooster- of Dokhaven, in de volksmond het Slijkhaventje, waar de geallieerde landing bij Vlissingen plaatsvond. Het landingsstrand was niet meer dan 150 m. breed. Boven en midden: Het aan land brengen van voorraden in het Slijkhaventje door o.m. Duitse krijgsgevangenen (midden) (IWM).



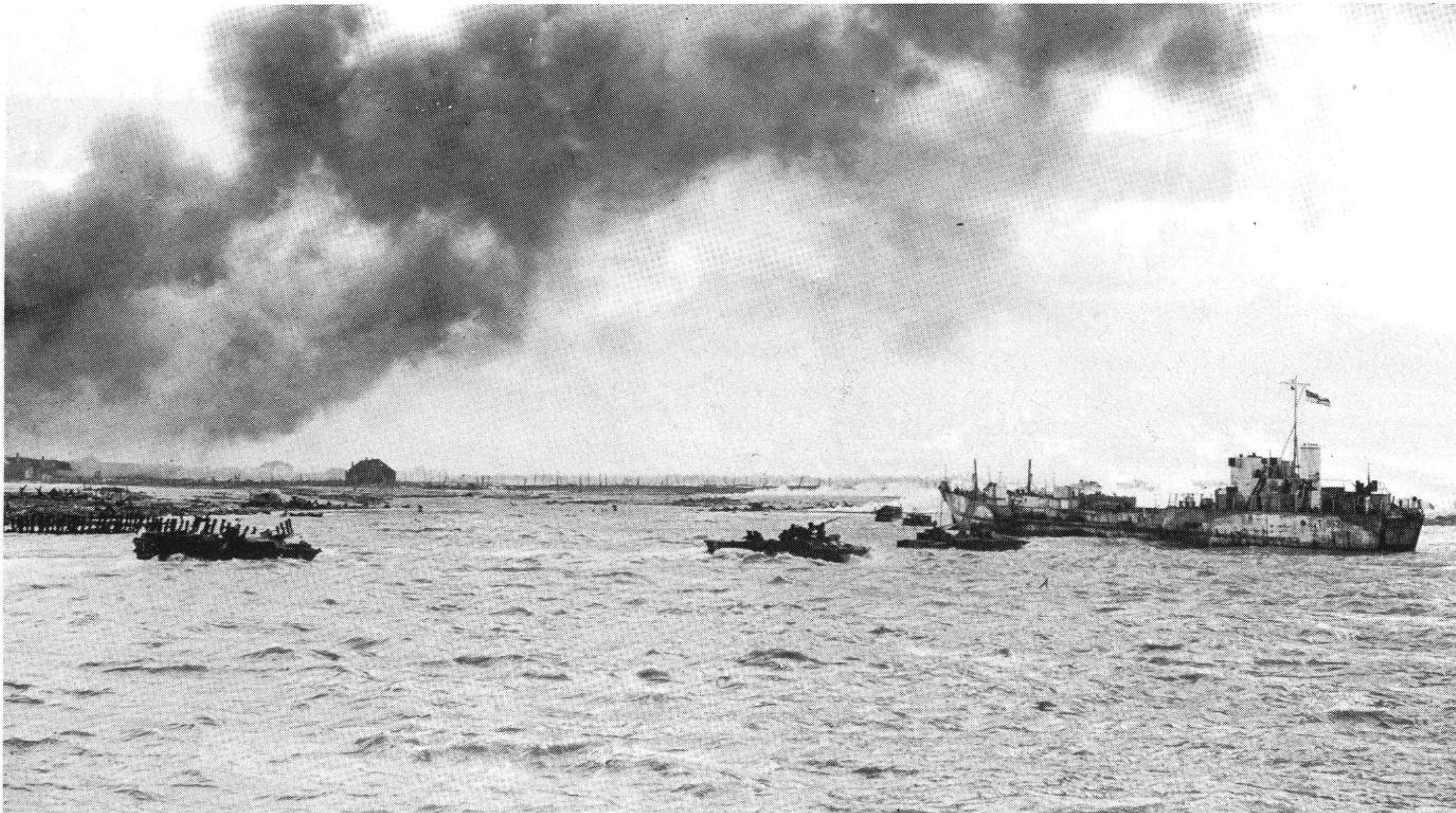


Hoewel deze twee foto's aan verschillende persagentschappen zijn toegeschreven (boven: Associated Press, 6 nov. en onder: New York Times, 4 nov.) lijkt het aannemelijk dat Cecil Phillips ze beide op 4 nov. heeft genomen. Voorraden worden uitgeladen waarna de boten gewonden mee terugnemen.



Onder: De omgeving van 'Uncle Beach' en de nabijgelegen Oranjemolen zijn door de aanleg van een nieuwe zeewering, waarin de Duitse verdedigingswerken verdwenen (boven), drastisch veranderd.





INFATUATE II

Voor Force 'T' gingen ondertussen de zaken minder voorspoedig. Bij het aanbreken van de dag scheen het weer, waarover men zich bij de aanvang van de zes uur durende tocht ernstige zorgen had gemaakt, te zijn verbeterd. De aanval was vastgesteld op 09.45 uur, maar toen om 07.15 uur het 15-inch geschut van het marine-eskader — het oude slagschip **Warspite** en de monitors **Roberts** en **Erebus** — het vuur opende op de kustbatterijen moest het dit doen zonder de beloofde waarneming vanuit de lucht.

Vanaf de **Kingsmill** seinde kapitein ter zee Pugsley dat het weer voor de kust geschikt was voor luchtoperaties, maar hij ontving een ontmoedigend antwoord: de weersomstandigheden in Engeland waren slechter en de jachtbommenwerpers bleven aan de grond op de door regen doorweekte vliegvelden.

Om 08.00 uur begaf een motorbark zich tot onder de kust voor het uitgooien van markeringsboeien, daarbij hevig vuur trotserend vanuit de door een rookgordijn omgeven kustbatterijen. Theoretisch was er de mogelijkheid de operatie uit te stellen omdat het getijverloop dit gedurende zes dagen toestond waarbinnen de landing kon worden uitgevoerd. Terwijl het verrassingsmoment hiermee volkomen verloren zou gaan, bestond het risico dat het weer niet verder zou verslechteren en de Duitsers alle gelegenheid zouden hebben hun volle aandacht te wijden aan de bij Vlissingen gelande troepen. Aldus viel de beslissing om de operatie voort te zetten zonder bommenwerperssteun, waardoor het Ondersteuningseskader de kustbatterijen vanaf een veel kortere afstand zou moeten aanvallen dan eerder in de bedoeling lag.

Het was een taak waarvoor de omgebouwde landingsschepen niet geschikt waren, maar er was geen tijd te verliezen. Zoals voorgenomen splitsten de 25 schepen zich in twee groepen die elk specifieke doelen aan één der kanten van het dijkgat kreeg toegewezen. Toe zij bezig waren de kust te naderen begon het zware geschut van de hoofdbatterij in Westkapelle zich in het gevecht te mengen.

Er ontstond een artillerieduel van ongekende hevigheid. Vanuit Breskens ontving het Ondersteuningseskader bijstand van de Canadese kanoniers bij de beschieting van de batterijen W13 en

W15. De zware explosieven waarmee deze werden bestookt hadden echter nauwelijks enige uitwerking op de diep in hun betonnen onderkomens weggedoken Duitsers. Een regen van granaten werd dan ook op het eskader afgevuurd toen het tot op minder dan 1000 meter het Duitse geschut was genaderd, een afstand waarop de 4,7 inch kanons van de LCG's en de raketten aan boord van de LTC(R)'s het meest effectief waren. Toen om 09.45 uur het bevel kwam dat de schepen tot point-blank range moesten naderen, was de enige troost voor de bemanning dat de Duitsers voornamelijk met pantser doorborende granaten schoten. Zouden ze meer brisantgranaten hebben afgevuurd, dan zouden de kansen om het strand te bereiken te verwaarlozen zijn geweest. Het noodlot greep vervolgens wreed in toen een raketsalvo van een LTC(R) in plaats van het doel, vier schepen trof waarbij 33 mariniers gewond werden en LCG2 onder commando van luitenant ter zee 1e klas A. Cheyney (DSC) tijdelijk werd uitgescha-

keld juist op een moment dat haar vuurkracht moeilijk kon worden gemist.

Het eskader werd nu meedogenloos bestookt met 88 en 105 mm geschut. De drie LCG's deden hun uiterste best dicht bij hun doelen noordelijk van het dijkgat te komen, waarbij zij zware verliezen leden. LCG1 (Ltz 2e kl. A.H. Ballard) slaagde er op een of andere manier in twee directe treffers te overleven en binnen 540 m van de kust te komen voordat een nieuwe treffer de bemanning (van wie er 22 gewond waren) noodzaakte het schip te verlaten. Terwijl LCG1 zinkende was na een poging haar weg te slepen, mengde LCG2 zich weer in de strijd en vocht zich een weg tot op 450 m van de vijandelijke stellingen. Door een voltreffer in de machinekamer moest echter ook zij de strijd staken en worden weggesleept. Onverschrokken deden de mariniers een laatste poging de 88 mm kanonnen tot zwijgen te brengen. De sleep raakte evenwel los en de LCG2 dreef af naar een mijneveld liep vervolgens op twee mijnen en zonk.



LCG17 werd ook ernstig beschadigd en moest zich terugtrekken.

Ten zuiden van het dijkgat was LCG11 zo ernstig getroffen dat zij in de operatie nog slechts een ondergeschikte rol kon vervullen. LCG10 echter hervatte na een voltreffer, 20 minuten later het gevecht met een geïmproviseerde geschutsbediening, samengesteld uit niet-gewonde bemanningsleden. Gedurende de volgende 2³/₄ uur gebruikte zij anderhalf keer zoveel munitie als tijdens de eerste zes dagen van de landing in Normandië. De LPG(M)'s met hun 17 pponder kanons moesten aan land worden gezet bij de pillboxen aan elk der kanten van het dijkgat. Dat zij hierin slaagden terwijl zij gewikkeld waren in een duel op korte afstand met de Duitse 105 en 150 mm kanonnen, was een markant wapenfeit waarmee de verdedigers de handen vol hadden op een moment dat voor het zelfde geld hun aandacht gericht had kunnen zijn op de naderende landingsschepen. Tijdens het gevecht leverde LCG(M) 102 een heldhaftige strijd voordat zij in brand werd geschoten. Er waren onder de 31 officieren en overigen geen overlevenden.

Aan de noordkant van het dijkgat raakte LCG(M) 101 de wal op nog geen 30 m van het doel. Gedurende het daarop volgende gevecht van een half uur was ondanks zware schade die zij opliep elk schot raak dat zij afvuurde. Toen de 17 ponders tenslotte zwegen slaagde de bemanning er in het schip weer in volle zee te krijgen, waar het echter enkele minuten later zink.

Drie LCG's hadden de voorhoede vergezeld naar de zuidelijke oever conform een opdracht die later als een 'zelfmoordactie' werd omschreven. Alle drie bereikten de kust en met hun 6 ponders en 20 mm geschut bestookten zij vijandelijke sterktes. Lang duurde dit niet want zij werden in brand geschoten waarbij 55 officieren en overigen sneuvelden. Gedurende de paar minuten dat zij in actie waren geweest maakten de aanvalsgroepen van No 48 Commando echter gebruik van dit vuurgevecht om aan de aandacht van de Duitsers te ontsnappen en het strand te verlaten.

Het bruggehoofd stelde nog weinig voor. Terwijl de LCT's met de amfibische voertuigen aan boord de kust naderden, was het de beurt aan de LCF's met hun 2 pponder pom-poms en hun 20 mm Oerlikons om de vijand van dichtbij aan te grijpen.

LCF37 (Ltj. I G.L. Carlton) kreeg daarbij een voltreffer die de munitievoorraad van 100.000 patronen deed ontploffen. 40 man sneuvelden. Een handvol in zee terechtgekomen overlevenden



In deel 10a (eerste helft) van Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog komt dr. L. de Jong tot de conclusie dat de geallieerden de in Londen zetelende Nederlandse regering in ballingschap niet had ingelicht over de voorgenomen inundatie van Walcheren d.m.v. bombardementen op de zeedijken. Hoewel door de inundatie de Duitse defensie ernstig werd gehinderd had de burgerbevolking veel te lijden van de overstromingen, zoals blijkt uit deze foto uit Oostkapelle (Pictorial Press).

moesten daarna nog aanhoudend mitrailleurvuur doorstaan voordat zij werden opgepikt. Ook LCF38 ging verloren nadat in een ruim brand uitbrak. De bemanning werd echter gered door een zusterschip.

Het slagen van de operatie hing aan een zijden draad. De nog inzetbare luchtafweer- en raket-schepen kregen opdracht achter elkaar te varen en op 1.000 meter uit de kust met een snelheid van zes knopen koers te zetten naar de vuurtoren van Westkapelle, onderwijl de kust bestrijkend met gericht vuur. Het was een manoeuvre die juist op tijd het Duitse vuur wegtrok van de naderende landingsboten. Terwijl de ondersteuningsvaartuigen spitsroeden liepen en door de Duitsers bestookt

werden met bommen en granaten, werd boven het lawaai een nieuw geluid hoorbaar. De Typhoons met hun raketten hadden eindelijk kunnen opstijgen en de salvo's die tijdens de eerste van de vierhonderd vluchten die dag werden afgegeven deden het getij keren. Terwijl de piloten hun doelen uitzochten, rukten de Commando's snel landinwaarts. De overgebleven schepen van het Ondersteuningskader kregen opdracht het gevecht af te breken. Tien van de 25 schepen waren verloren gegaan en zes onherstelbaar beschadigd, 172 officieren en overigen waren gesneuveld, terwijl 200 man gewond raakten. De opdracht die zij hadden moeten uitvoeren had boven hun krachten gelegen, toch hadden zij niet gefaald.





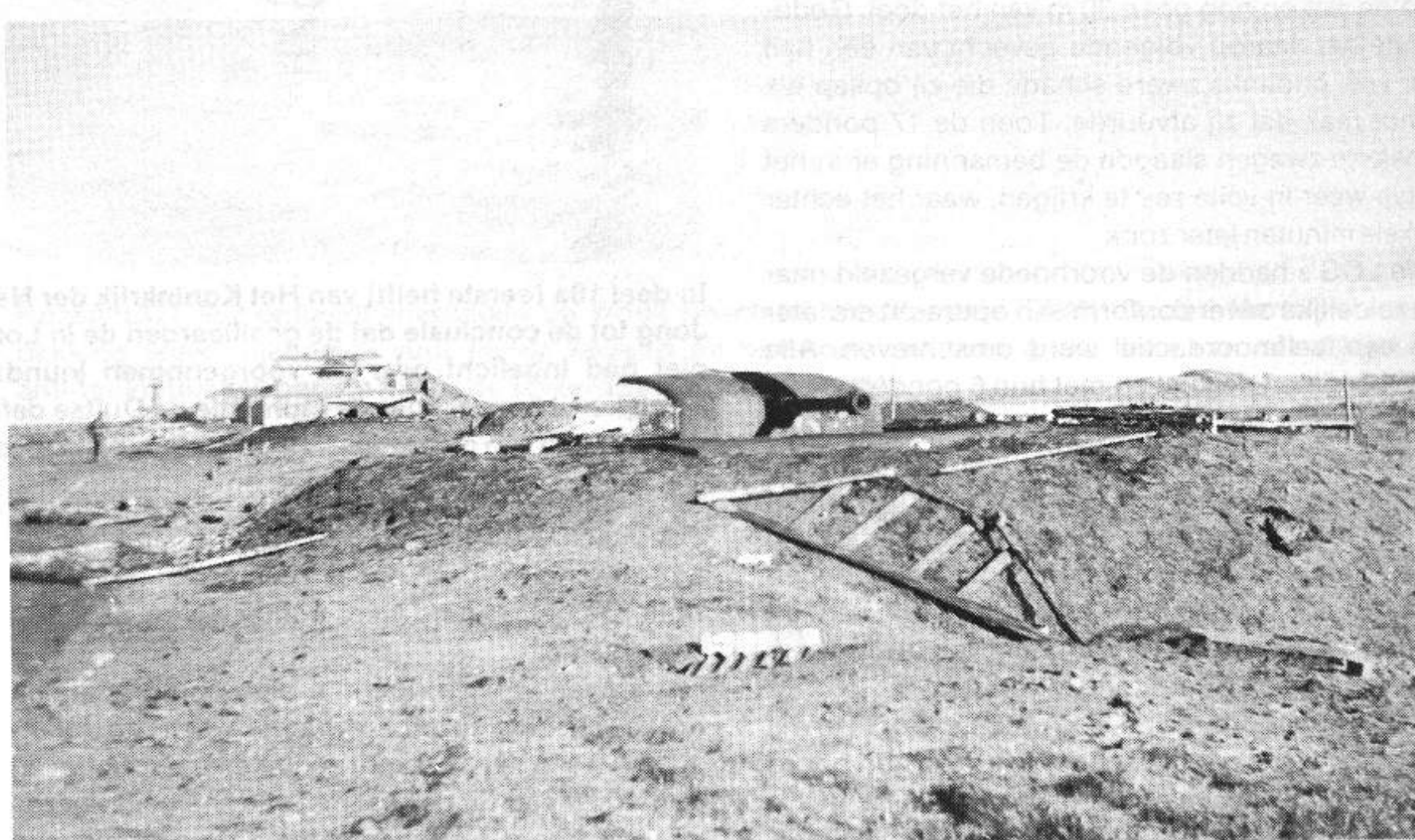
NA DE LANDING BIJ WESTKAPELLE

Na een half uur durende strijd werd batterij 6/202 (W15) op de Westkappelse Zeedijk veroverd door Y Troop gesteund door P Troop van No. 41 Commando (IWM).

De mariniers van No 41 Commando, onder luitenant-kolonel E.C.E. Palmer, die ten noorden van het dijkgat aan land waren gegaan zetten onmiddellijk koers naar Westkapelle. Gesteund door een Sherman vlegeltank van het 1e bataljon Lothians die de Duitse stelling in de vuurtoren van Westkapelle had uitgeschakeld, namen zij binnen een uur na de landing het dorp in. Om 12.30 uur hadden zij, met steun van de **Warspite** en Typhoons van de RAF, batterij W15 van vijanden gezuiverd waarna zij opdrongen naar enkele stellingen in de buurt van de vuurtoren die zij om 14.30 veroverden. Vervolgens, ver onder hun tijdschema, trokken de Commando's snel door de duinen, zich al vechtend een weg banend van de ene sterkte naar de andere, totdat zij bij het vallen van de avond het grootste deel van Domburg in handen hadden. Vanaf het zuiderlijke bruggehoofd maakte No 48 Commando aanvankelijk goede vorderingen tot dat bij batterij W13 de eerste hardnekkige tegenstand werd ontmoet. Oorspronkelijk hadden de Commando's gerekend op steun van tanks en andere voertuigen, maar na verlies van de eigen zware wapens tijdens de landing, zonder hulp van het uit de strijd genomen Ondersteuningseskader en zonder tanks, moest 'Y' Troop het zaakje alleen opknappen. Zo hevig was de tegenstand dat de aanvallers of gedood of gewond werden voordat zij het doel konden bereiken. Nadat enig goed gericht vuur vanuit zee de verdedigers niet uit hun stelling had verdreven, keerde de commandant, luitenant-kolonel Moulton terug naar het Brigade hoofdkwartier om meer steun aan te vragen. Bij een nieuwe aanval verloor 'Z' Troop de helft van z'n sterkte en pas na een artillerie bombardement vanuit Breskens en een vernietigende luchtaanval, slaagde 'B' Troop er om 16.00 uur in de batterij te veroveren.

No 47 Commando had tijdens de landing zware verliezen geleden. Zeventien Weasels waren verloren gegaan alsmede al het verbindings-materiaal. Alsof dit nog niet genoeg was, waren drie landingsvaartuigen aan de verkeerde kant van het dijkgat terecht gekomen, terwijl de schepen met munitie en rantsoenen de kust niet hadden kunnen bereiken. Gelukkig diende No 47 Commando als reserve. Pas tegen 15.30 uur was men gereed voor de herhaaldelijk uitgestelde opmars naar Vlissingen.

Voor het pantsermaterieel was het een noodlottige dag geweest. Hoewel de tanks die landinwaarts waren gegaan schitterend werk hadden verricht, waren er er veel te weinig. Voordat de LCT's de kust hadden bereikt waren er de onvermijdelijke verliezen geweest, maar, eenmaal aan land, ontdekte men dat de 30 ton zware voertuigen muurvast in de klei konden blijven steken. Vier vlegeltanks, vier AVRE's van de genie en een ge-



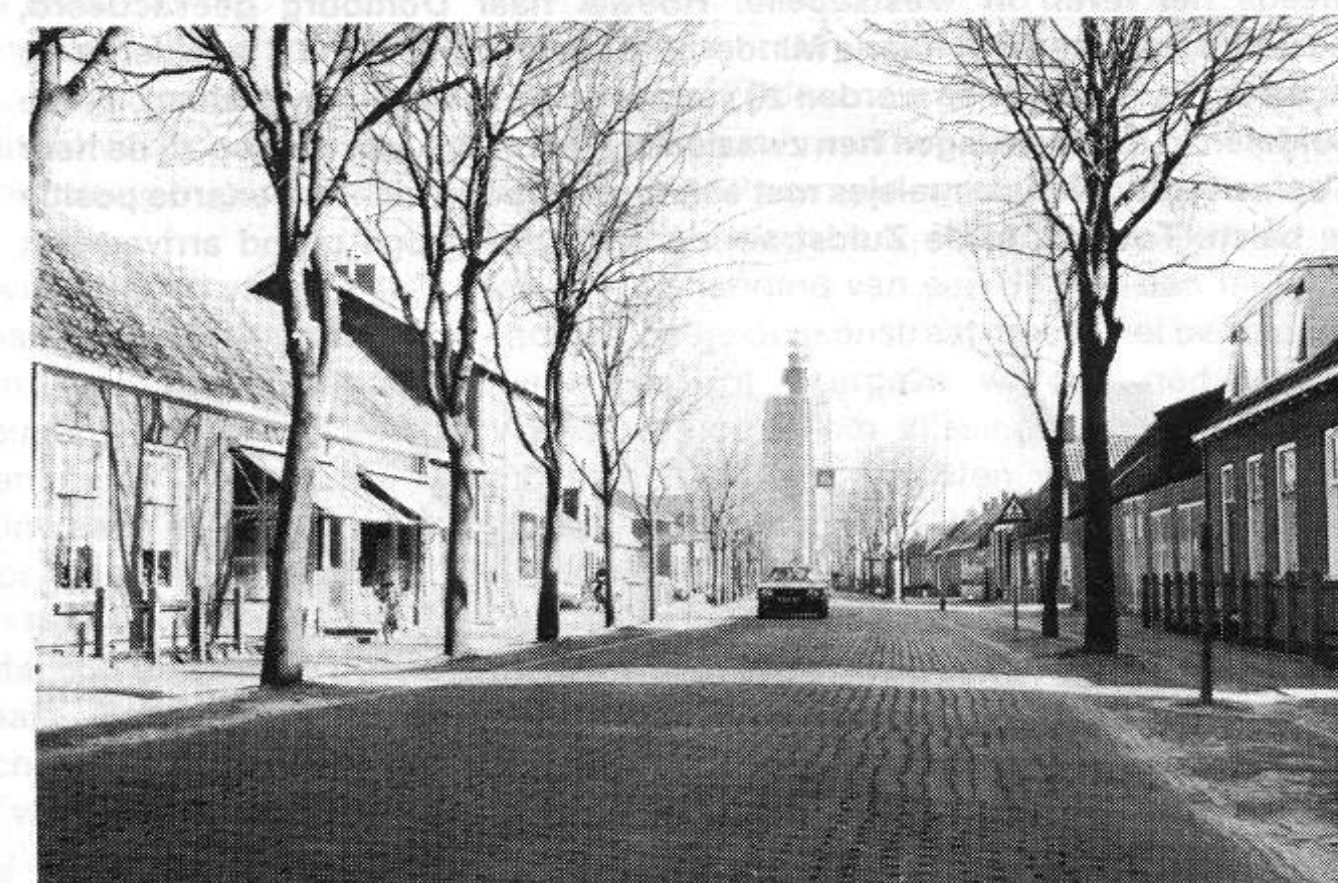
De twee Troops, die 120 man krijgsgevangen hadden gemaakt, werd bevolen hun opmars te staken totdat vaststond dat de eenheden die zuidwaarts oprukten op weg waren naar W13. Om 15.00 uur werd de opmars naar W17 bij Domburg met P Troop in de spits hervat (zie pag. 2) (IWM). Let op dat het geschut landinwaarts staat gericht.



Van W15 is tegenwoordig niets meer te zien. Op de zeewering bevinden zich nog enkele versperringen.

pantserde bulldozer moesten aldus na de landing worden achtergelaten. Na D+1 verminderde door gelijksoortige omstandigheden het aantal

inzetbare tanks, zodat tenslotte nog twee AVRE's en twee Shermans operationeel waren.



Een door sergeant Crocker gemaakte beeldserie van de opmars van A Troop onder kapitein Stevens langs de Zuidstraat naar de vuurtoren die in gebruik was als Duitse Commandopost. Eerste rij: De pastorie van de N.H. Kerk, nu ingenomen door de nrs. 51-49. Tweede rij: Krijgsgevangenen op weg naar de kust. No. 47 links. Derde rij: De opmars gaat verder langs nrs. 43 en 41. Vierde

rij: Voor de nrs. 59-63, v.r.n.l.: N. P. Wood onder bevel van (o.b.) No. 41 Commando (mariniërs); brigade-generaal B. W. Leicester, Cdt 4e Special Service Brigade; majoor Franks, o.b. No. 10 Interallied Commando; luitenant Palmer o.b. No. 41 Commando en Morris Hope, luitenant-kolonel Royal Artillery. Sommige mariniërs dragen nog reddingsvesten (IWM).



Voorjaar 1945. De strijd is lang voorbij, maar eb en vloed beheersen nog steeds het leven in Westkapelle. Hoewel naar Domburg geëvacueerd, besloten Adriana en Johanna Minderhout (geen familie) thuis wat kleren op te halen. In Westkapelle werden zij verrast door de opkomende vloed. Britse soldaten in de toren zagen hen zwaaien met een witte lap, waarop zij de heer Taarse verzochten de meisjes met een rubberbootje uit hun benarde positie te halen. Toen zij in de Zuidstraat op enigszins droge grond arriveerden

maakte een fotograaf van Pictorial Press de foto linksboven met Johanna Minderhout, die iets aan haar kleding in orde brengt terwijl de heer Taarse zich discreet afwendt en naar zijn bootje loopt. Getroffen door het pittoreske van de klederdracht liet de fotograaf de meisjes daarna nogeens poseren (rechts boven). Wij hadden het geluk de dames (thans mevr. de Kam en mevr. de Hoop) te kunnen opsporen, die na zoveel jaren bereid waren op dezelfde plaats voor Toen en Nu op de foto te gaan.





Vlissingen

Terwijl de mariniers vanuit Westkapelle oprukten, had No 4 Commando goede vorderingen gemaakt in Vlissingen. De belangrijkste doelen waren de vijandelijke posities die de kuststrook beheersten, de uitvalswegen en het aangrenzende havengebied. No 2 Troop grendelde zeer snel het gebied van de Oranjemolen af. No 6 Troop met als gids kapitein P.H. van Nahuijs (voordat hij enkele weken tevoren uitweek naar Zeeuws-Vlaanderen inspecteur van politie in Vlissingen) bereikte spoedig het gebied ten westen van de scheepswerf met de codenaam Bexhill. Zij ontmoetten weinig tegenstand, maar de rest van No 4 Commando was minder voortuinlijk. No 1 Troop kreeg na een kort gevecht het Arsenaal in handen, maar No 3 en No 5 Troop raakten aan de zeekant in moeilijkheden bij de ingang van de vissershaven en bij wat in de volksmond de "bomvrije"-kazerne heette. No 5 werd spoedig bijgestaan door militairen van de 155e brigade. De rest van de dag was men in een hevig gevecht gewikkeld met een 20 mm luchtafweerstelling. Tegen de avond voegde men zich bij

Sergeant Stiggens nam deze foto's staande naast de Oranjemolen met het gezicht naar de werf van "De Schelde" (IWM). Onder: Bij de reconstructie van de dijk in 1981 werd nog veel onontploffte munitie gevonden.

No 1 en No 3 Troop die zich een weg hadden gevochten naar de Spuikom en de Coosje Buskenstraat om daar te stuiten op hevige tegenstand vanuit enkele versterkte punten. Overdag hadden Spitfires en Typhoons van de 83e Groep van de RAF totaal 152 vluchten uitgevoerd tegen doelen in Vlissingen. Tegen 22.00 uur, toen brigade-generaal McLaren zijn orders uitgaf voor de volgende dag, was de stad voor de helft stevig in geallieerde handen.

Bij het dagaanbreken, terwijl mannen van het 4e bataljon King's Own Scottish Borderers oprukten langs de Schelde- en de Van Dishoekstraat, begon het 5e bataljon van dit regiment, samen met een Commando Troop en een mitrailleur-detachement aan de opmars landinwaarts langs het Kanaal door Walcheren. Door eigen slecht gericht artillerievuur raken 12 van hun mensen gewond, hetgeen niet verhinderde dat met de opmars goede voortgang werd gemaakt. Belangrijke steun kregen zij van het 3,7 inch berggeschut — een onwaarschijnlijk wapen in vlak terrein, maar het

maakte nu eenmaal deel uit van de Brigade en het had belangrijk werk gedaan bij het onschadelijk maken van mitrailleurnesten in de hoge kranen van de scheepswerf.

De franse commando's van No 5 Troop bevonden zich in het centrum van een van de hevigste gevechten toen zij de verdere zuivering van de Coosje Buskenstraat hervatten. Terwijl zij van huis tot huis voorwaarts gingen, schoten zij met een PIAT vanaf de daken om de vijand op z'n plaats te nagen. De bemanning van een bunker aan het eind van de Coosje Buskenstraat moest met behulp van luchtsteun tot overgave worden gedwongen. Voordat de strijd om Vlissingen geëindigd was moest nog hevig gevechten worden tegen het zwaar verdedigde Hotel Britannia waar zich het hoofdkwartier bevond van de Duitse kolonel Reinhardt. Toen dit in een fort veranderde hotel was gevallen braken er, na een strijd van 40 uur, enkele momenten rust aan voor de Commando's en de 155e Brigade.





Sergeant Stiggins volgde de oprukkende troepen. Na de wederopbouw van het gebied achter Uncle Beach en de Oranjemolen waren vele verwoeste huizen door nieuwe vervangen. Voor een vergelijkingsfoto vonden wij

gelukkig het huis op de hoek van de Simon Stevinstraat in zijn oude staat hersteld.

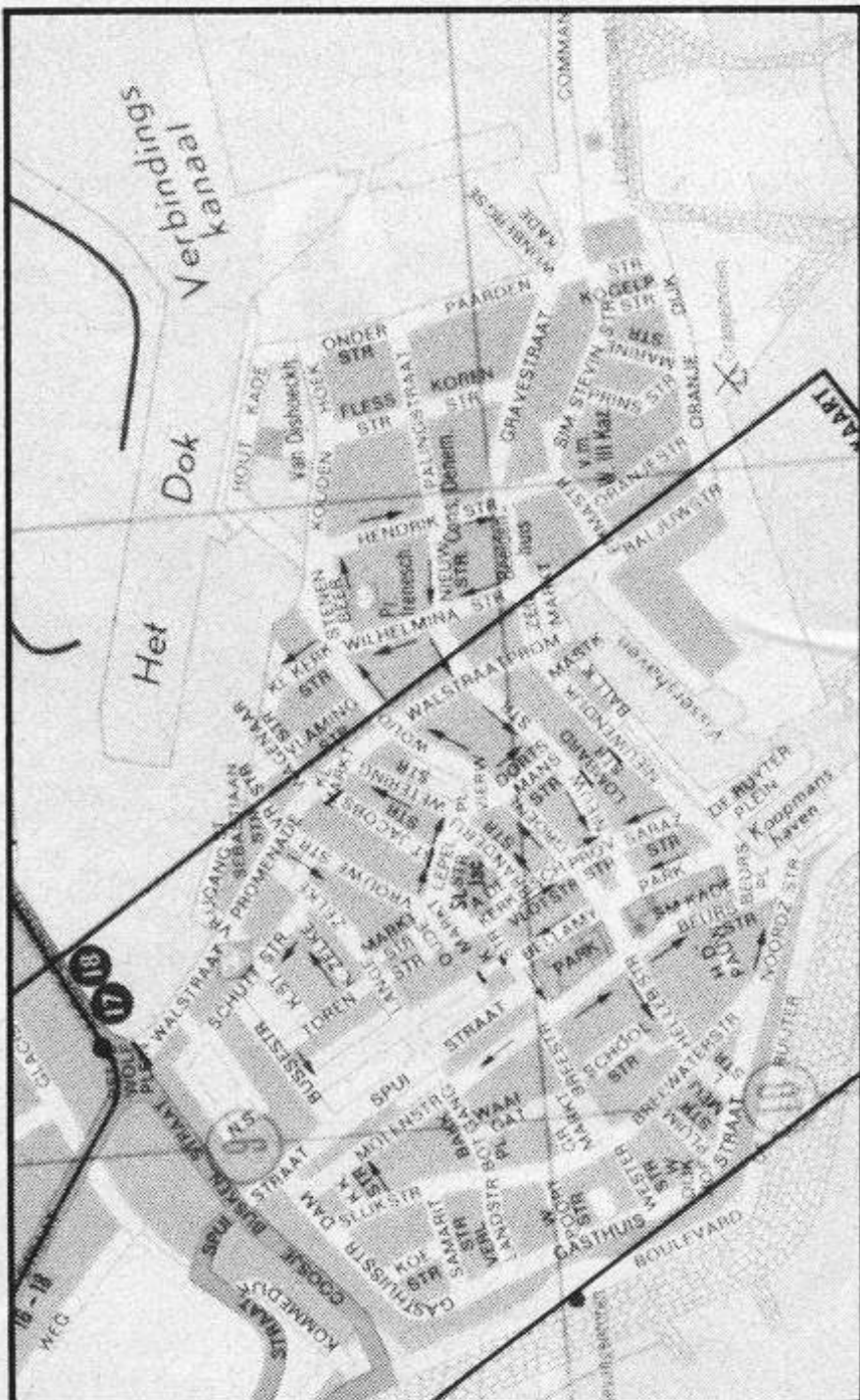




Boven en geheel onder: Puin van een gebombardeerd huis dient als dekking. Zonder de voorgaande foto hadden wij deze plek niet kunnen terugvinden (IWM).



Hoewel de nummering van de negatieven aangeeft dat Stiggings vervolgens deze foto nam (boven) konden wij er aanvankelijk niet achterkomen waar de foto was genomen (IWM).

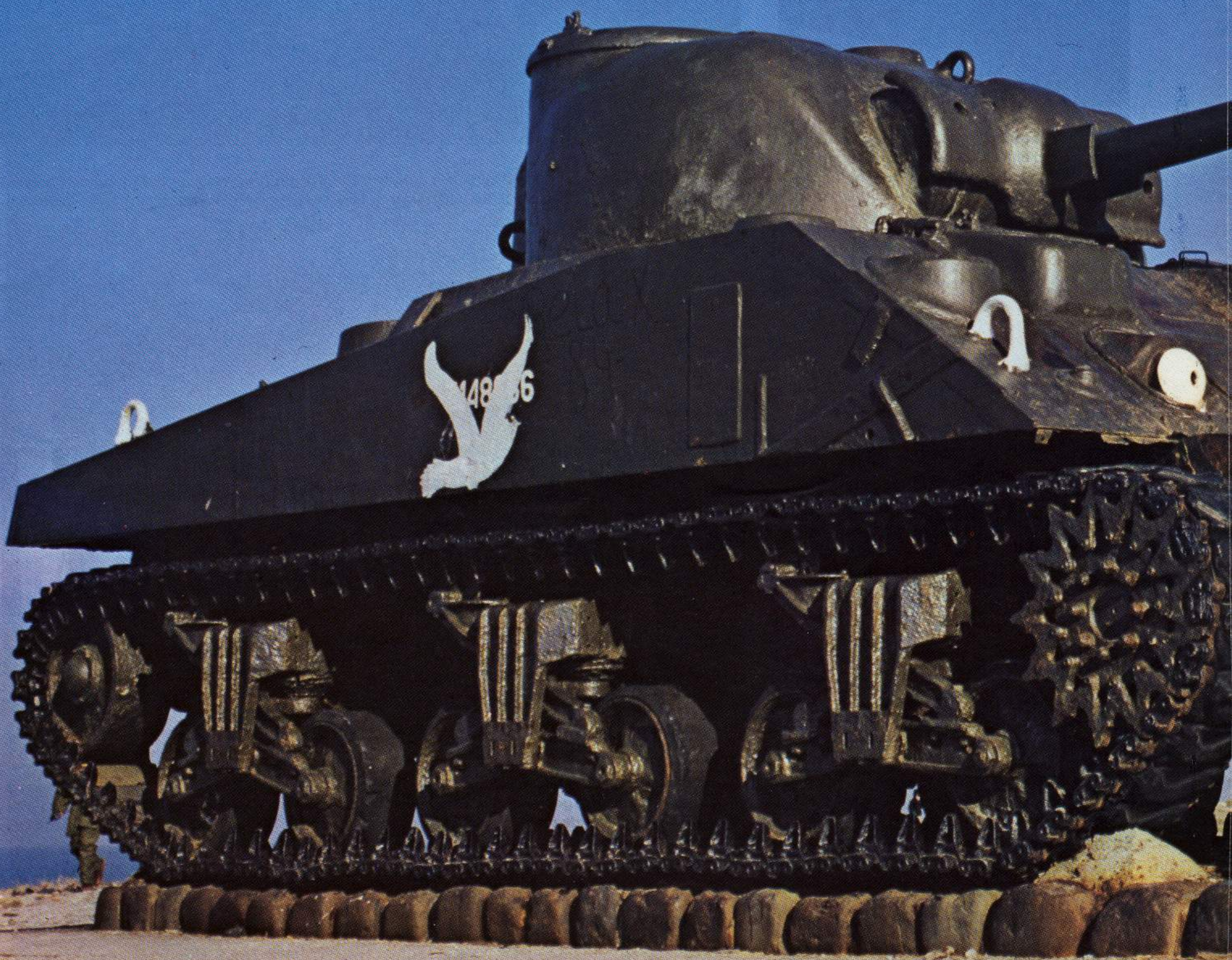


Vlissingen thans, met dank aan NV Falkplan.



Gelukkig kregen we deze foto in handen (boven), genomen door Cecil Phillips van de New York Times na afloop van de strijd. Het gebouw links staat op beide foto's. Dit en de gebouwen rechts gaven onze gids Wilco Vermeer voldoende aanwijzingen om er de Gravestraat in te herkennen (onder), genomen vanaf de Paardenstraat met het zich op het westen.







OP 3 EN 25 OCT. 1944 WERD DEZE DUK
DOOR GEALLIEERDE BOMMEN DOORBROKEN
TERWILLE VAN DE BEVRUING VAN WALCHEREN
WESTKAPELLE WERD VERWOEST
WALCHEREN DOOR DE ZEE OVERSPOELD
1 NOV. LANDING DER GEALLIEERDEN
8 NOV. WALCHEREN BEVROED
3 OCT. 1945 DUKCAT GEDICHT
WALCHEREN VAN HERRUZEN



Boven: Het Bellamypark ligt in het centrum van de stad (zie kaart op pag. 25). Deze soldaten hollen in de richting van de Beursstraat (Keystone). Het

gebouw op de hoek is thans het café The Flying Dutchman.





Boven: Hoewel afkomstig van Associated Press lijkt deze foto karakteristiek voor Cecil Phillips. King's Own Scottish Borderers in de Molenstraat op weg

naar de Coosje Buskenstraat. Rechts de Bakkersgang. Onder: Het beeld is nu drastisch veranderd.





Foto van sergeant Stiggens genomen op 5 november. Mannen van No. 4 Commando verlaten Vlissingen langs de Coosje Buskensstraat (IVM).



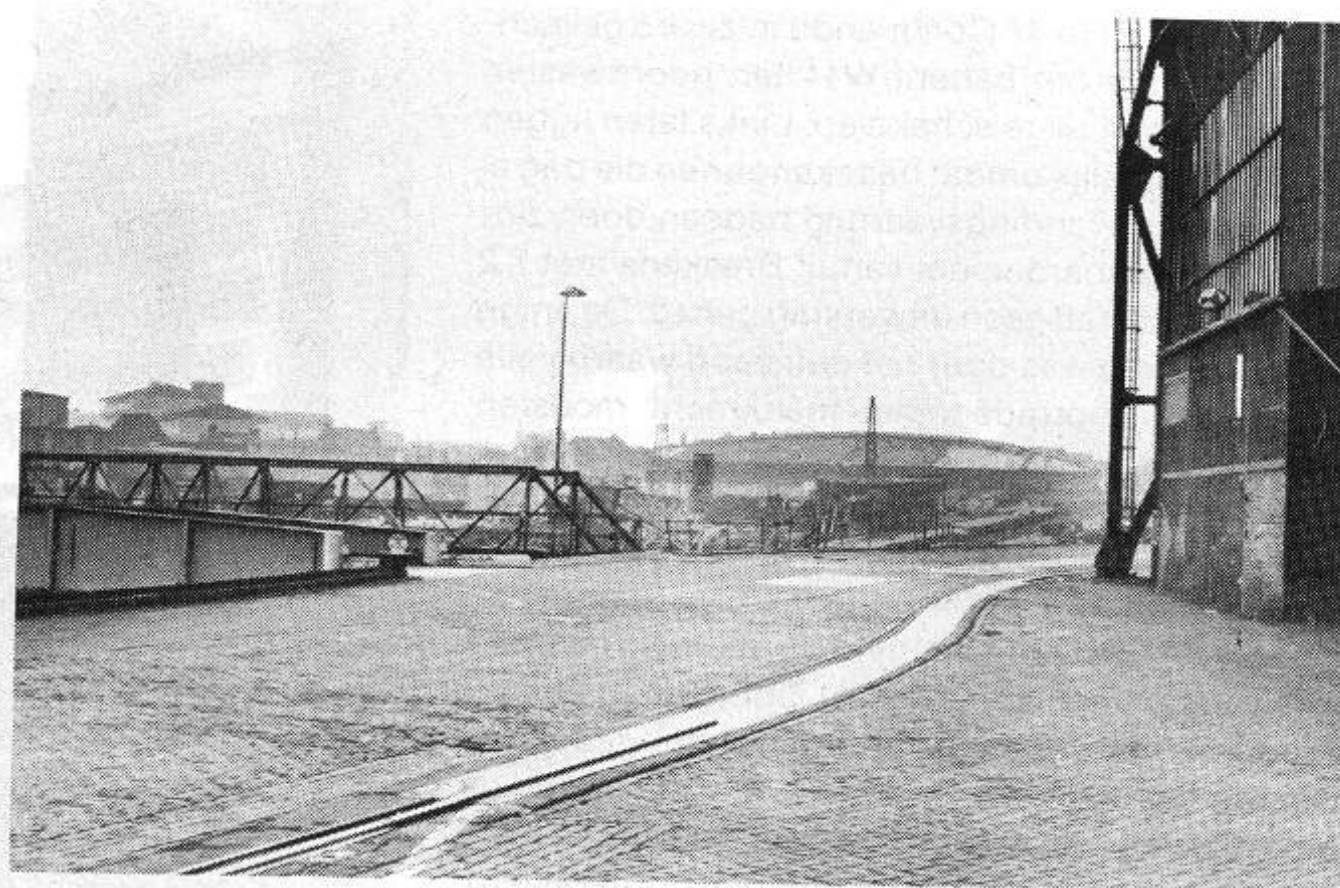
Mogelijk dezelfde colonne. Het onderschrift van deze Associated Press foto zegt dat het Nederlandse Commando's zijn. Zij passeren hier het Wooldhuis waar de afgezette burgemeester van Vlissingen, C. A. van Woelderen



woonde. Een plakette herinnert eraan dat de eerste steen van dit huis aan de Boulevard Evertsen op 20 augustus 1931 werd gelegd. Toen wij de foto namen was men bezig het wegdek te vernieuwen.



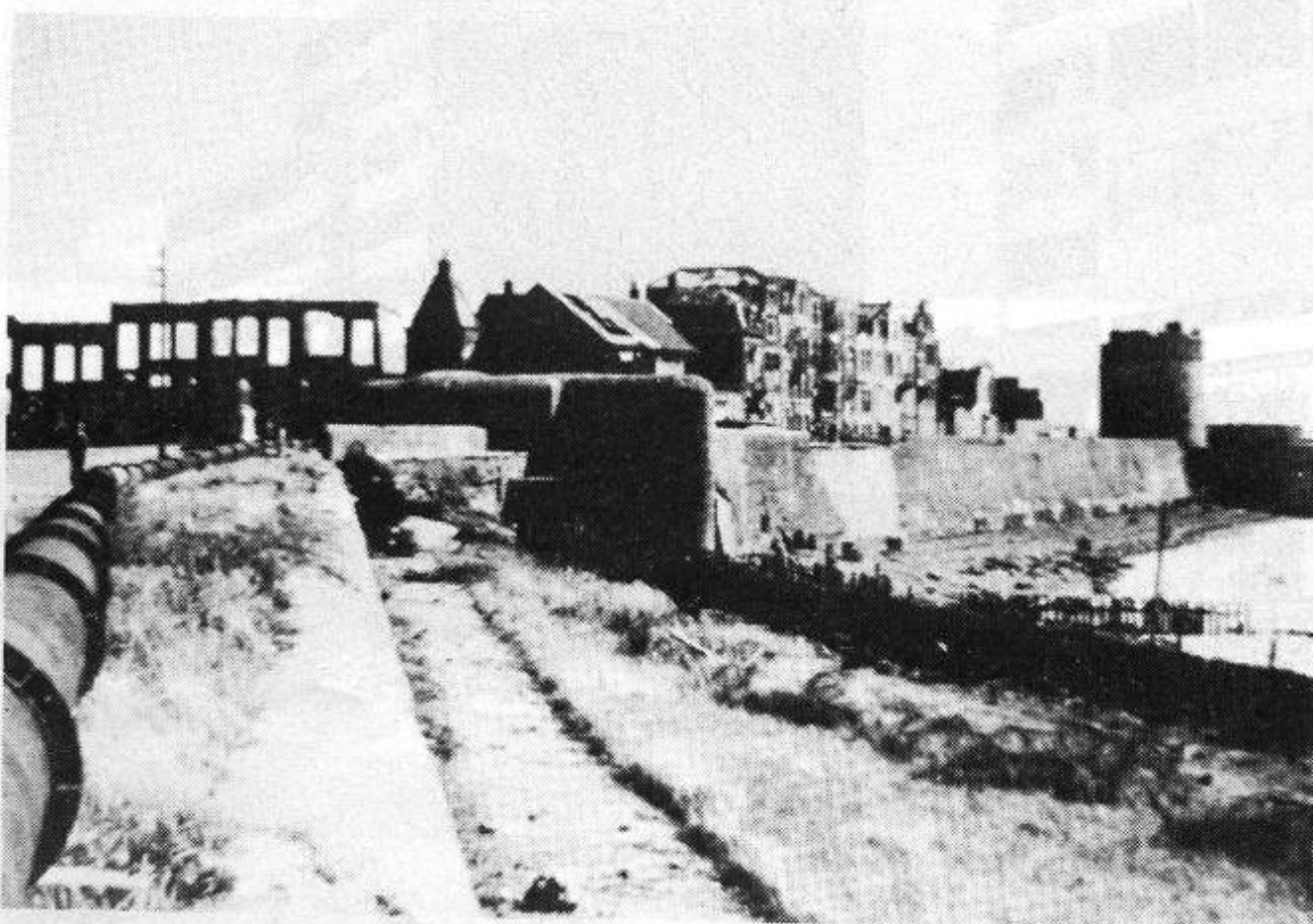
Begin 1939 werd de kiel gelegd voor een passagiersschip voor de Rotterdamse Lloyd van 23.000 ton, dat toen nog het serienr 214 droeg. In november 1944 lag het schip, onafgebouwd, nog steeds op de helling, waar het



uistekend dekking bood aan Duitse scherpschutters. Op 1 juli 1946 werd het schip tewater gelaten onder de naam Willem Ruys, de directeur van de RL die in 1942 door de Duitsers bij wijze van repressaille werd doodgeschoten.



Door Wilco Vermeer in het gemeentearchief opgespoorde foto's. Links en boven: Het station.



Links en boven: De Boulevard Bankert, genomen voor de nrs. 92-106. Rechts de Gevangentoren.



Links en boven: Gezicht naar de andere kant van de Boulevard, genomen vanaf de hoek van de Coosje Buskenstraat.

Op D + 1 was No 47 Commando in zware gevechten gewikkeld om batterij W11 ten noordwesten van Vlissingen uit te schakelen. Links laten liggen was niet mogelijk omdat haar kanonnen die dag al een naderend landingsvaartuig hadden doen zinken. Een bombardement vanuit Breskens met 7,2 inch geschut had geen uitwerking gehad. De enige naderingsweg was door het duinzand waarbij alle munitie en voorraden met mankracht moesten worden aangevoerd. Steun van tanks was onmogelijk. Weliswaar verleende de **Erebus** steun met haar kanons — de versleten **Warspite** was uit de strijd genomen — maar ondanks haar inspanningen bleven de Duitsers in hun bunkers. Als tijdelijke versterking werden No 41 Commando en één Troop van No 48 naar dit strijdtoneel gebracht, waarbij Domburg en de vijandelijke stellingen in het noorden van Walcheren werden overgelaten aan de Noren en Belgen van No 10 (Interallied) Commando. Om 09.00 uur op D + 2 begon No 47 waarbij Nederlanders van No 10 Commando waren ingedeeld, de aanval, terwijl vrijwel tegelijkertijd één van de hevigste artilleriebombardementen van de operatie losbarstte. Deze keer werd de batterij onder de voet gelopen en meteen daaropvolgend W3 genomen, waarna de opmars richting Vlissingen werd voortgezet tot aan het Nollegat.

No 41 keerde op D + 3 terug naar de noordkant van het eiland om de laatste verdedigers daar uit hun batterijen te jagen. Tegen die tijd had No 41 versterking gekregen van No 4 dat via Zoutelande onder het opruimen van weerstandsresten was opgerukt. De 155e Brigade had de rechterflank onder controle, enkele stellingen hielden echter nog stand. Terwijl No 10 Commando de met mijnen bezaaide duinen achter Domburg zuiverde van de laatste verdedigers, capituleerde W18 ten slotte op D + 4, maar op de noordelijkste punt bleef W19 tot de late avond van D + 6 herhaalde aanvallen afslaan, totdat de Duitsers zagen dat hun positie hopeloos was. De dag tevoren was de 156e Brigade van de 52e Lowland Divisie opgerukt in de richting van Veere en eenheden van de 157e Brigade hadden Middelburg bereikt. Vroeg in de morgen van D + 7 aanvaardde No 4 Commando, dat toen Veere was genaderd, de overgave van de resterende Duitse troepen.

Het vegen van mijnen op de Schelde was inmiddels begonnen. Op 28 november kon het eerste convooi, geleid door het Libertyschip **Fort Cata-raqui**, afmeren in Antwerpen. Daarmee begon de zo noodzakelijke bevoorrading van het front langs de kortere route waarvoor op Walcheren zo heftig was gestreden.



De geallieerden wisten niet dat in hotel Britannia het Duitse hoofdkwartier in Vlissingen zetelde. De plaats ervan aan het noordelijke einde van de Boulevard Evertsen bij het Nollegat maakte het noodzakelijk het gebouw te veroveren. Brigade-generaal McLaren gaf de opdracht aan het 7e bataljon van het 9e reg Royal Scots die de aanval in de vroege ochtend van 3 november begonnen. Oprukkend door de Badhuisstraat (zie foto's onder) werden enkele mannen gewond door vuur vanaf de watertoren. Na dit tot zwijgen te hebben gebracht begon de aanval op het hotel om 04.30. Onmiddellijk barstte het vuur los van de Duitse verdediging, waaronder een 20 mm vierling mitrailleur die stond opgesteld op het dak van het hotel. Twee pelotons slaagden erin onder vuurdekking de parterre te bereiken waarop zij begonnen het hotel te zuiveren. Ondertussen ging buiten de strijd verder waar de Duitsers zich verschanst hadden in bunkers en loopgraven. Om 07.30 uur vatte het hotel vlam en omdat het brandende gebouw moesten worden verlaten werden enkele nabijgelegen bunkers bestormd. Toen de Schotten de deur forceerden vonden zij een hoop Duitsers opeengepakt onder wie de garnizoenscommandant, kolonel Reinhardt. Na zijn overgave schrompelde de tegenstand ineen. Het uitgebrande gebouw en onder het tegenwoordige Brittannia.



De Badhuisstraat met de watertoren waar vanaf de Royal Scots werden beschoten. Links: Het oorspronkelijke onderschrift van deze foto luidde: Het



ondergelopen Vlissingen is bevrijd (Associated Press). Rechts: Wilco kijkt of we de goede plaats hebben voor een vergelijkingsfoto.



Na zijn gevangenneming werd Reinhardt overgebracht naar het Britse hoofdkwartier en daarna afgevoerd. Toen hem werd meegedeeld dat Vlis-singen in geallieerde handen was, wilde hij dat eerste niet geloven. Hij had gedacht dat de Duitsers tot de laatste man zouden doorvechten. Ver mis had hij het niet.



Het volgende doel was Middelburg, dat door de overstromingen geheel geïsoleerd lag. Nadering langs de dijken zou zelfmoord betekenen. Op de avond van de 4e november onderzocht een verkenningsgroep de mogelijkheid om via het ondergelopen vliegveld ten westen van het Kanaal door Walcheren met amphibievoertuigen Middelburg te bereiken. Men waagde het erop en de volgende dag vertrokken om 12.30 uur 11 Buffaloes,

waarvan 8 erin slaagden Middelburg te bereiken waar de Duitsers zich op de strijd voorbereidden, maar die, niet wetend dat slechts een zwakke geallieerde eenheid Middelburg was binnengedrongen, zich tenslotte overgaven. Boven: Het Kanaal door Walcheren op 7-11-44 (Cecil Phillips). Onder: Middelburg thans.



Toen de Buffaloes op de Markt in Middelburg kwamen had zich daar reeds een enthousiaste menigte verzameld. Zich niets aantekkend van de ook aanwezige Duitsers ging majoor R. H. B. Johnston van 7/9 Royal Scots op zoek naar de Duitse commandant, generaal Daser, wiens hoofdkwartier was gevestigd op de Dam, nrs. 6-8. Johnston stuurde zijn tolk naar binnen, die echter terugkwam met het bericht dat de generaal niet wilde praten met officieren beneden de rang van kolonel. Johnston beschrijft het gebeurde als volgt: 'Ik werd dus onmiddellijk kolonel en de A compagnie een niet nader aangeduide maar zeer sterke eenheid van het Britse leger. In mijn windjack en een oude sjaal om mijn nek leek ik meer op een zwerver dan op een soldaat. Als generaal Daser mij zo als officier accepteerde, zou hij mij hoogstwaarschijnlijk ook als kolonel aanvaarden. Omringd door zijn staf vonden wij Daser in zijn bureau, ijsberend en in een weinig vriendelijke stemming. Ik eiste van hem dat hij terstond een staakt-het-vuren-bevel moest uitgeven en gaf hem de details van de voorwaarden tot overgave die ik van de brigade-generaal had gekregen. Daser stelde daarop een van zijn stafofficieren beschikbaar om met majoor Newton-Dunn van het 11e Royal Tank Regiment de Duitse eenheden in de stad te bezoeken om een staakt-het-vuren af te kondigen. Bij terugkomst probeerde de Duitse officier de generaal duidelijk te maken dat de Britten maar met weinigen waren en dat de overgave voortijdig was, maar de officier werd onmiddellijk geïsoleerd. Ondertussen had zich buiten een grote menigte verzameld. Nederlandse verzetsstrijders handhaafden echter rust en orde. Per radio werden versterkingen gevraagd die 's nachts om 02.30 op weg gingen. Middelburg was bevrijd zonder dat er om de stad, waar 2.000 Duitsers krijgsgevangen werden gemaakt, moest worden gevochten.



Het stadsdeel binnen de grachtengordel ligt op een terp, was niet overstromd en 60.000 mensen hadden er een toevlucht gezocht. Links: Uit de ondergelopen buitenwijken worden mensen en hun bezittingen m.m.v. de

politie in veiligheid gebracht. 4 december 1944 (IWM). Rechts: De Veerse Singel waar de overstroming ophield, bijna veertig jaar later.



Buiten de grachtengordel stond het water 60 tot 90 cm hoog. Links: Een foto van Pictorial Press van de Noordsingel. Rechts: De toestand nu.



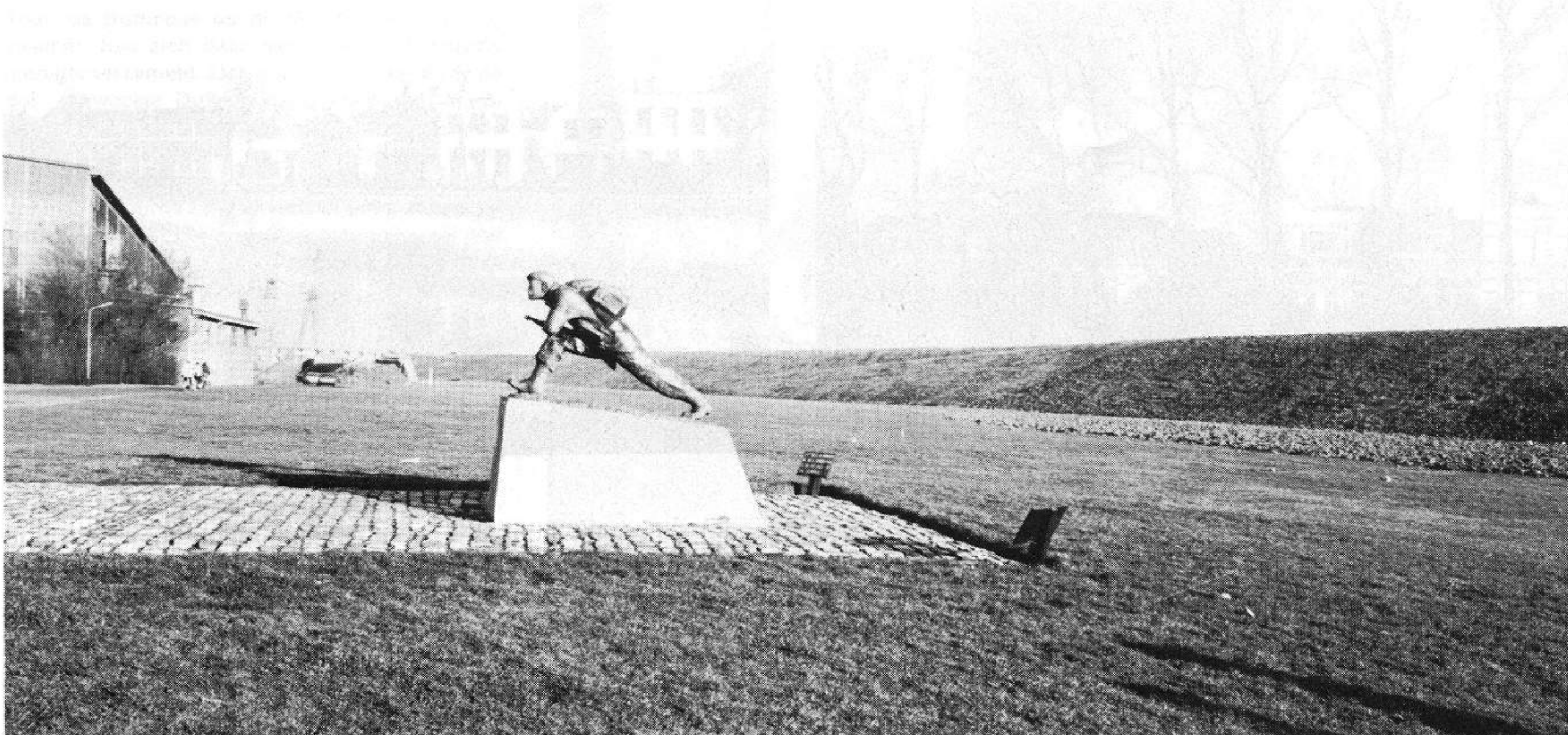
Links en boven: Veerse Singel 220 op 4 december 1944 en thans (IWM).



Links en boven: In het Park van Nieuwenhove stond het water hier 75 cm hoog (IWM).



Links en boven: Het water in de Havendijkstraat was tijdens het maken van de foto 30 cm diep (Pictorial Press).



Veteranen uit 1944 zouden Uncle Beach niet meer herkennen.

Walcheren in 1982

De boulevard in Vlissingen heeft sinds 1944 een opvallende verandering ondergaan. De zeewering is in haar geheel vernieuwd, de boulevard heeft een ander aanzien gekregen, nieuwe flats zijn gebouwd, terwijl Hotel Britannia – het voormalige Duitse hoofdkwartier – geheel nieuw is herrezen.

De zeewering achter Uncle Beach bij de Oranjemolen is verhoogd. Tussen de dijk en de nieuw gebouwde huizen staat een gedenkteken voor No 4 Commando. Ieder jaar wordt daar een plechtigheid gehouden om de landing te herdenken.

Enkele honderden meters ten westen is de bomvrije kazerne gesloopt om plaats te maken voor flatwoningen. De gevangentoren, een overblijfsel van de Westpoort in welks nabijheid in de Napoleontische tijd de bomvrije werd gebouwd, staat nog steeds op de boulevard. Tijdens het sloopwerk werden in een afgesloten bunker de skeletten gevonden van drie Duitsers en in een ondergrondse tunnel die van twee soldaten uit de Napoleontische tijd.

Bij Westkapelle zagen wij nog Duitse hindernissen, ijzeren balken die in het beton van de zeedijk bevestigd waren, iets dat wij nog niet eerder waren tegengekomen. Een Sherman tank, naar wordt beweerd één van de twee M4A3's die bij de landing werd achtergelaten, dient als monument ter herinnering aan de dijkdoorbraak als gevolg van de geallieerde bombardementen.

De landingen bij Westkapelle vonden plaats aan beide zijden van het dijkgat waarvan men thans nog een indruk kan krijgen doordat bij het herstel van de dijk deze een paar honderd meter achterwaarts moest worden aangelegd, waardoor aan de zeezijde een soort kleine baai ontstond. Uiteraard hebben wij alle vier de plaatsen bezocht waar de dijk door de bombardementen was bezweken. Onze gids was Wilco Vermeer, zonder wiens hulp we ongetwijfeld veel zouden hebben gemist van wat er nog op Walcheren te zien is dat aan de oorlog herinnert. Indrukwekkend is de omvang van de gaten die in de dijk waren geslagen – in alle gevallen bedroeg deze tenminste 500 meter en bij Rammekens zelfs meer dan het dubbele.

Bij het herstel van de dijken werden caissons neergelaten waarop het nieuwe dijklichaam werd gebouwd. Het overstroomd gebied landinwaarts werd daarna leeggepompt.

Het dijkgat bij Rammekens, vier kilometer ten oosten van Vlissingen, werd het laatst gedicht, eind 1945. Op de slikken die daar werden gevormd tijdens de overstroming houden zich thans veel vogels op en het gebied is dan ook officieel tot reservaat verklaard. Op weg naar de plaats waar zich het gat heeft bevonden moet men eerst een stuk langs de oude dijk. Daarbij passeert men het oude fort Rammekens, waarvan de oorsprong terruggaat tot 1547. Het maakte deel uit van de vestigingswerken langs de oever van de Westerschelde die eeuwenlang de route van en naar Antwerpen hebben beheerst. Wij bezochten het voormalige dijkgat bij Rammekens op een februaridag vroeg in de morgen. In de verte zagen wij de schepen varen die op weg waren naar Antwerpen of weer koers zetten naar open zee.

Bij de Nollendijk, ten westen van Vlissingen, liggen nog her en der overblijfselen van de Duitse batterij W3. Deze benaming, evenals W11, W15 enz. werden door de geallieerden aan de Duitse Batterijen gegeven en zijn sindsdien in alle na-oorlogse publicaties gebruikt. De Duitse codenamen (W7 was in feite 9/202 – het eerste cijfer gaf de batterij aan en 202 stond voor 202e Marineartilleriebataljon) raakten daarbij in het vergeetboek.

De ervaring opgedaan in 1945 toen met behulp van caissons de dijken op Walcheren werden gedicht heeft een belangrijke rol gespeeld bij het herstel van de zeeweringen na de watersnoodramp van februari 1953. Deze ramp, die bijna 1900 slachtoffers eiste, is de stoot geweest tot het Deltaplan dat door afsluiting van de zegaten tussen de Nieuwe Waterweg en de Westerschelde beoogt de laaggelegen gebieden beter tegen de zee te beschermen. Bij Veere zagen wij de Veerse dijk die in het kader van dit plan is aangelegd tussen Walcheren en Noord-Beveland en die in 1961 gereed kwam. In Veere spraken wij een inwoner die ons vertelde dat na de dijkdoorbraak in 1944 bij vloed het water soms tot 90 cm hoog zijn woning binnendrong. Bij laag water was de hele vloer van het huis bedekt met een laag slib en modder die tweemaal per dag gedurende een jaarlang moest worden opgeruimd.

Evenals in andere gebieden waar in de Tweede Wereldoorlog hevig werd gevochten, heeft ook Walcheren rijkelijk zijn aandeel gehad in niet ont-

plofte munitie, die overal waar strijd was geleverd te vinden was. De herstelwerkzaamheden in Vlissingen werden herhaaldelijk vertraagd doordat men op granaten of andersoortige munitie stootte. Wij zagen enkele verroeste hulzen van 75 of 88 mm granaten bij de Nollendijk. De plaatselijke politie is erg fel waar het mensen betreft die in de duinen worden aangetroffen, blijkbaar gravend naar restanten uit de oorlog.

Hoezeer het landschap in Zeeland gewijzigd is ziet men niet alleen bij Veere, waar de zeearm in een meer is veranderd, maar ook bij de Sloedam die in 1944 slechts een smalle verbinding vormde tussen Zuid-Beveland en Walcheren. De breedte van de dam bedroeg niet meer dan 40 meter waarover een tweebaansweg liep met daarnaast een spoorbaan. Aan weerskanten bevond zich een wadachtig gebied dat thans is ingepolderd. De dag voor de landingen, in de namiddag van de 31e oktober 1944, trachtte een infanterie-eenheid van de 2e Canadese divisie, komende van Zuid-Beveland, de Sloedam te passeren in een poging Walcheren te bereiken. Na hevige verliezen te hebben geleden werd de eenheid teruggenomen waarna een andere in de strijd werd geworpen om tijdens een nachtaanval de toegang naar Walcheren te forceren. Ook deze poging mislukte door de sterke Duitse verdediging aan het westelijke einde van de dam die ook het gebied aan weerskanten van de dam onder vuur hield. De volgende ochtend werd voor de derde keer een aanval ondernomen die vooraf werd gegaan door een artilleriebeschieting. De Canadezen slaagden er nu in de westelijke zijde van de 1300 meter lange dam te bereiken, maar werden tijdens een Duitse tegenaanval weer teruggedreven. Zij weken ongeveer 300 meter terug, waarna zij zich ingroeven en stand wisten te houden tot de volgende ochtend vier uur toen zij – het was inmiddels 2 november – weer in de aanval gingen. Nu slaagden de Canadezen erin vaste voet te krijgen op Walcheren, waarbij zij vanuit de lucht steun ontvingen van Typhoons die de Duitsers met raketten bestookten.

De Sloedam is thans sterk verbreed door de aanleg van een autoweg. Vreemd vonden wij het, naast de oorspronkelijke weg, wel een gedenkteken aan te treffen voor de Franse soldaten die in de meidagen van 1940 in Zeeland waren gevallen, maar niet voor

de Canadezen die op deze plek vier jaar later zo hard hadden gevochten.

De ongetwijfeld aangrijpendste geschiedenis die wij tijdens ons bezoek aan Walcheren te horen kregen betrof de executie van drie Belgische verzetsmensen en twee Nederlanders, enkele weken voor de geallieerde landingen. In de duinen bij Klein Valkenisse, tussen Vlissingen en Zoutelande bevindt zich een betonnen kruis dat aan hun terechtstelling herinnert.

De ware toedracht van de gebeurtenissen die tot de executie leidden werd aan het licht gebracht door de Documentatie Groep "Walcheren 1939-1945" toen deze een onderzoek begon in te stellen naar het neerstorten van de NF-S Halifax LL287, een bommenwerper van het 138e Squadron, die tijdens een missie ten behoeve van het Belgische verzet op 30 maart 1944 boven Hansweert werd neergeschoten. Van de tien bemanningsleden kwamen er vijf om het leven, onder wie twee Belgische agenten. De vijf overlevenden kropen in het reddingsbootje en roeiden naar de wal, waar zij besloten zich te splitsen in een groep van drie en een groep van twee. Eerstgenoemde groep bereikte 's Gravenpolder in Zuid-Beveland waar de drie mannen werden gevat en naar een Duits krijgsgevangenkamp werden overgebracht. De piloot, B.B. Mill en de 2e piloot, Denis Beale, gingen de tegenovergestelde kant uit, naar een boerderij op de Biezelingsedijk. Daar hadden zij het geluk in contact tekomen met Nederlandse verzetsstrijders die een vluchtroute naar Engeland onderhielden. Na te zijn overgestoken naar Terneuzen, kregen zij onderdak bij Belgische gezinnen in Zelzate die al 47 andere geallieerde vliegers verborgen hielden. Op 7 september 1944 doorzochten Duitse militairen de boerderijen in Zelzate. Mill en twee anderen wisten te ontkomen, maar Beale werd gepakt. De Feldwebel die de leiding had wilde de Belgen ter plekke neerschieten, maar een Duitse luitenant, genaamd Hoffman, kwam tussenbeide, waarop de Belgen Albert Colvenaer, diens zoon Ivon en de

heer Pierets, eigenaar van een andere boerderij, alsmede Dennis Beale een dag later via Breskens naar Vlissingen werden gebracht. Daar werden zij in de bomvrije kazerne opgesloten, samen met nog twee Nederlanders, de heer Dieleman uit Wissekerke en Wim Niesthoven uit Middelburg. Dennis Beale werd van de anderen gescheiden en op transport gezet naar een Duits krijgsgevangenenkamp.

Ne een schijnproces werden de vijf overigen ter dood veroordeeld wegens sabotage en terroristische acties. Geestelijke bijstand werd de veroordeelden ontzegd en op maandag 11 september 1944 arriveerde een vrachtwagen die hen naar de duinen bracht. Het vuurpeleton ging in een andere auto afzonderlijk naar de plek van de terechtstelling. De daaropvolgende gebeurtenissen zijn laten verhaald door een Pools soldaat die toen in Duitse dienst was. Hij beschreef hoe de gevangenen een eind door de duinen moesten lopen om halt te houden in een duinpan. Daar moesten zij in het mulle zand hun eigen graf delven. Vervolgens werden zij aan een paal vastgebonden met hun rug naar de duinen en het gezicht naar zee. Een Duits officier liep op de jonge Colvenaer toe en zei tegen hem dat zijn leven gespaard zou blijven als hij wilde praten. Ivon antwoordde daarop dat hij geen verrader wilde zijn. Onder de uitroep "Lang Leve België" stierf hij onder de schoten van het executiepeleton.

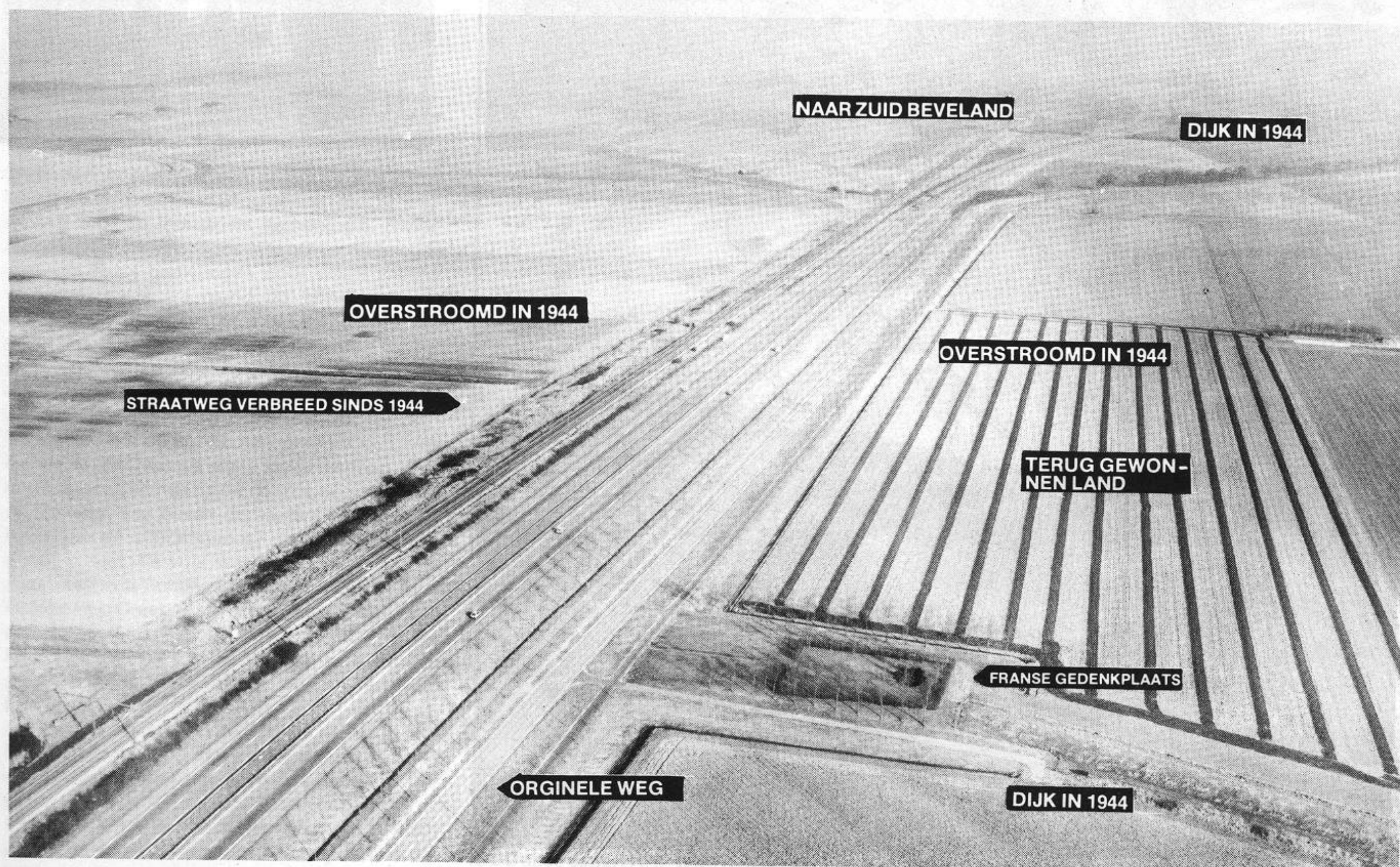
Nadat hij krijgsgevangene was gemaakt is de Pool later als militair in geallieerde dienst getreden. Hij is toen op eigen initiatief naar Walcheren gekomen om mee te helpen de plaats aan te wijzen waar de vijf gefusilleerden begraven waren. Behalve de vijf stoffelijke resten van de hierboven genoemde personen werd ook nog het graf gevonden van een 19-jarige jongen uit Middelburg, J. van der Weij, die ook was doodgeschoten.

Op een mistige ochtend verlieten wij ons hotel dat in de buurt stond van de voormalige bomvrije kazerne waar de vijf mannen gevangen waren ge-

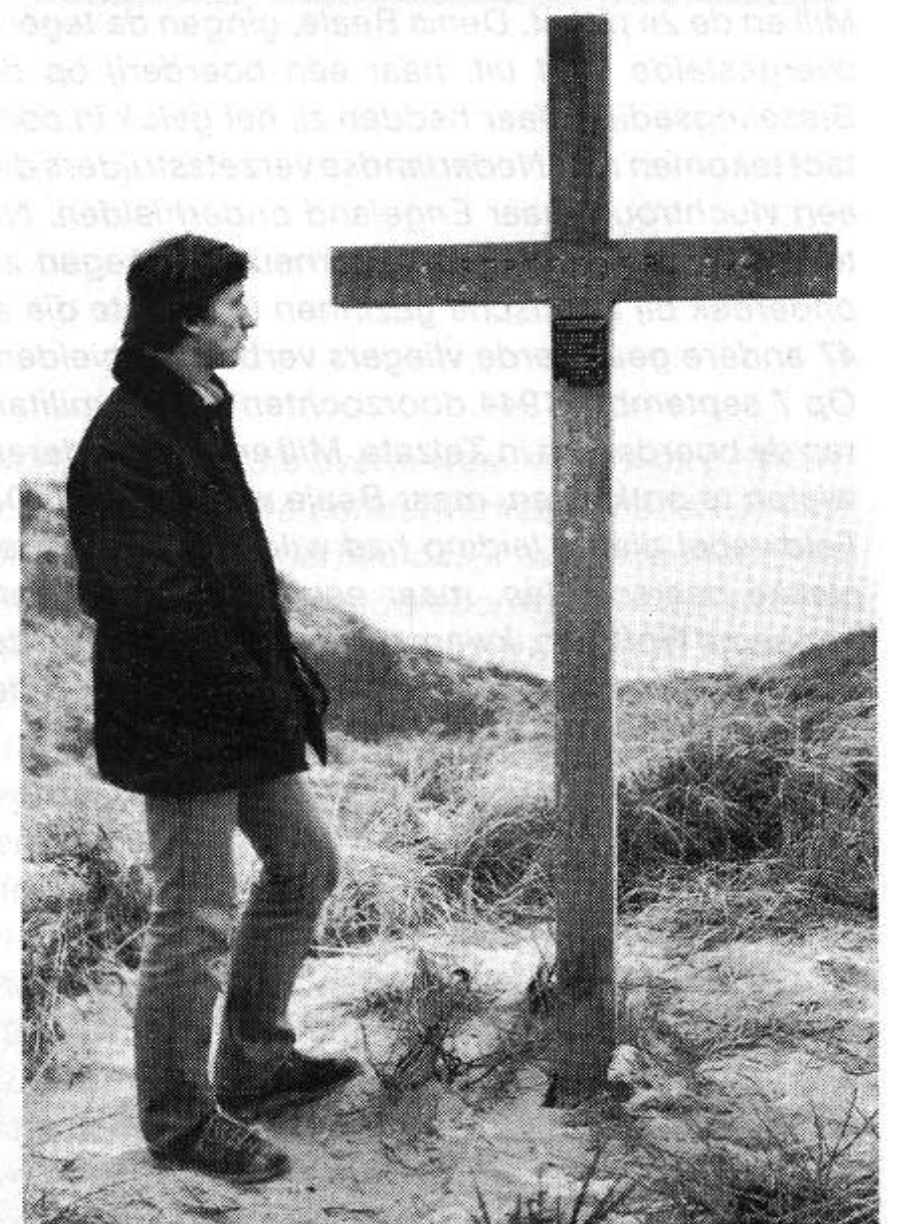
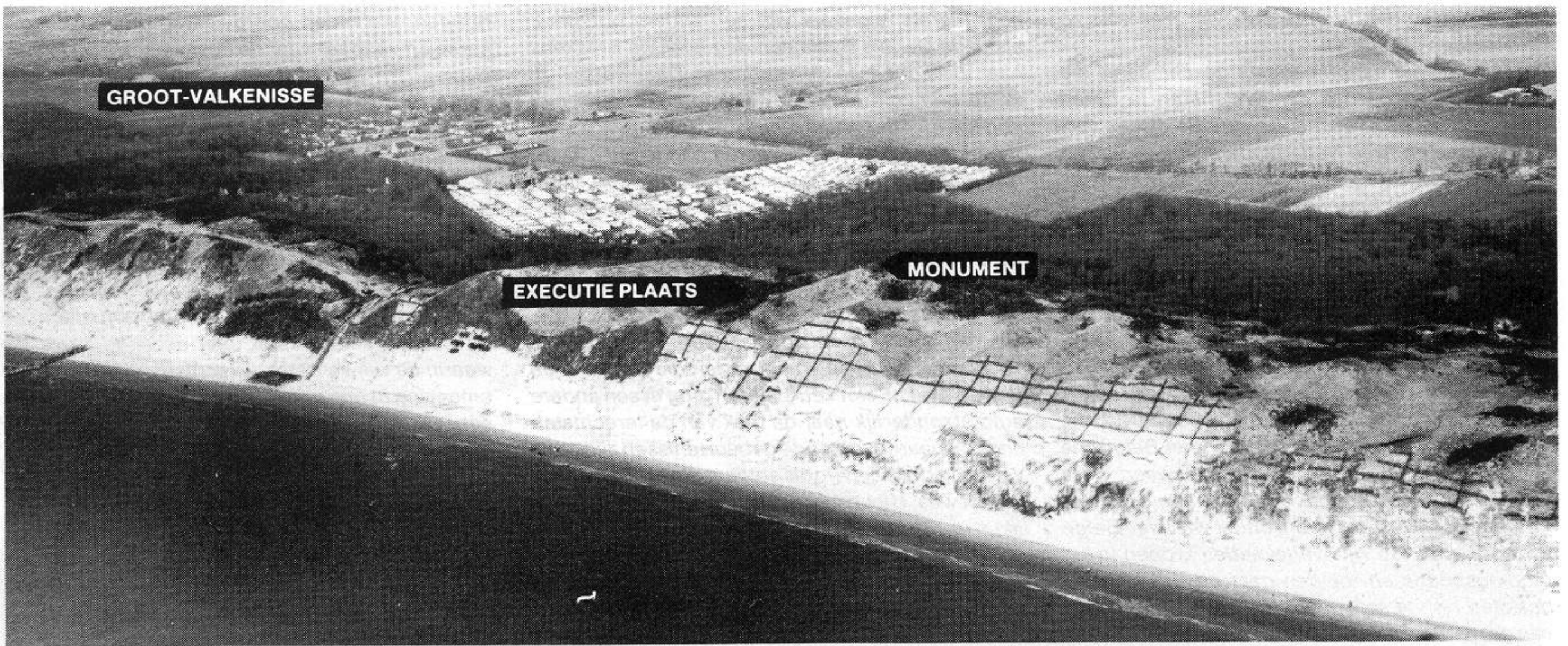
houden. We reden noordwaarts, richting Biggekerke en vandaar naar de kust waar we onze auto parkeerden bij een bos onderaan de duinen. De weg naar het betonnen kruis is niet aangegeven. Zwoegend door het zand bereikten we de top van het duin vanwaar we onder ons de zee konden zien. Even ten zuiden van onze standplaats zagen wij tegen een grijze hemel het kruis. Duin op, duin af liepen wij ernaar toe, elk met zijn eigen gedachten bij de mannen voor wie dit hun laatste gang was geweest. Het kruis staat aan de binnenzijde van een grote duinpan die, door de veranderingen ter plaatse sedert 1944, niet dezelfde is als die waarin de vijf werden geëxecuteerd. Niettemin, de omgeving in ons opnemende, beseften wij op welk een aangrijpende plaats deze mensen de dood vonden.



Monument voor in 1940 gesneuvelde Franse soldaten.



De verbrede Sloedam waar in 1944 door de Canadezen hard is gevochten om de toegang tot Walcheren te forceren.

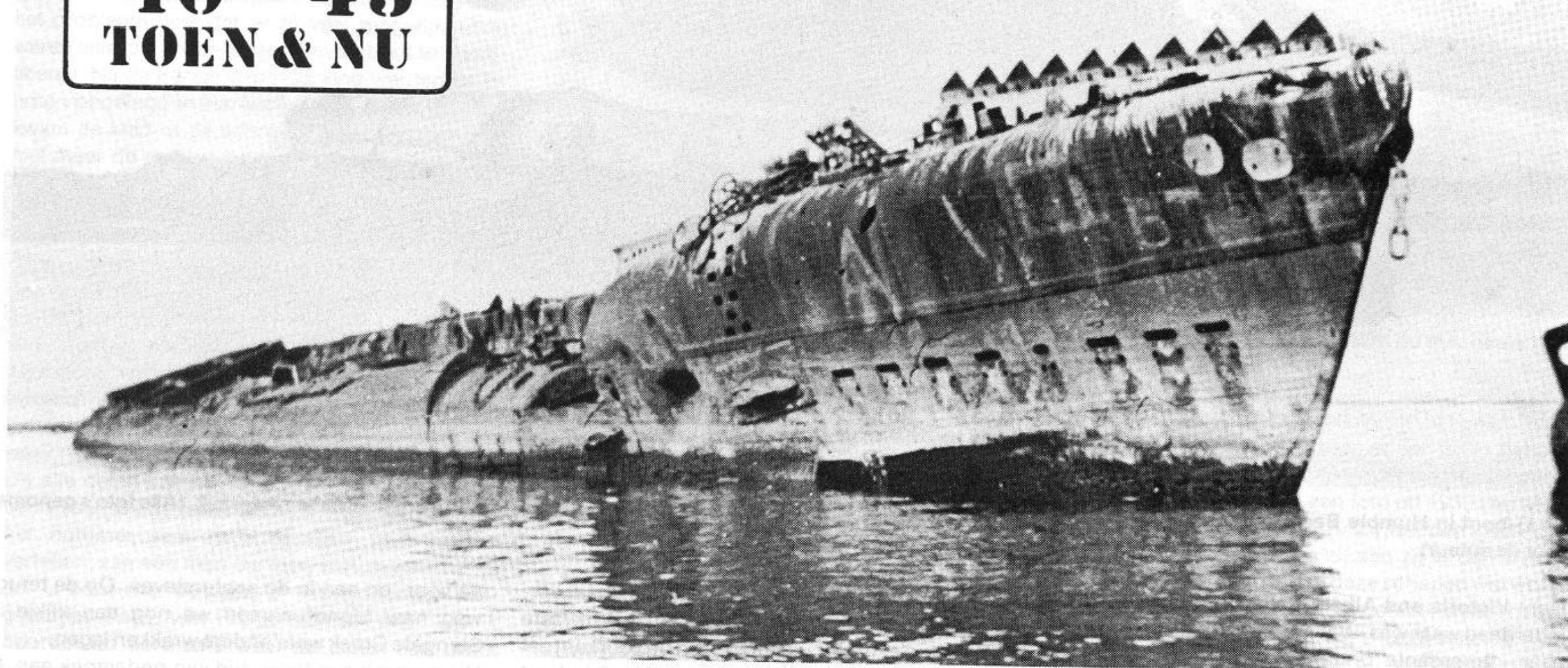


Wilco Vermeer wijst ons de weg naar het kruis.



In een dergelijke duinpan werden de mannen neergeschoten.

'40~'45
TOEN & NU



EEN U-BOOT WRAK UIT WO-I IN DE MEDWAY

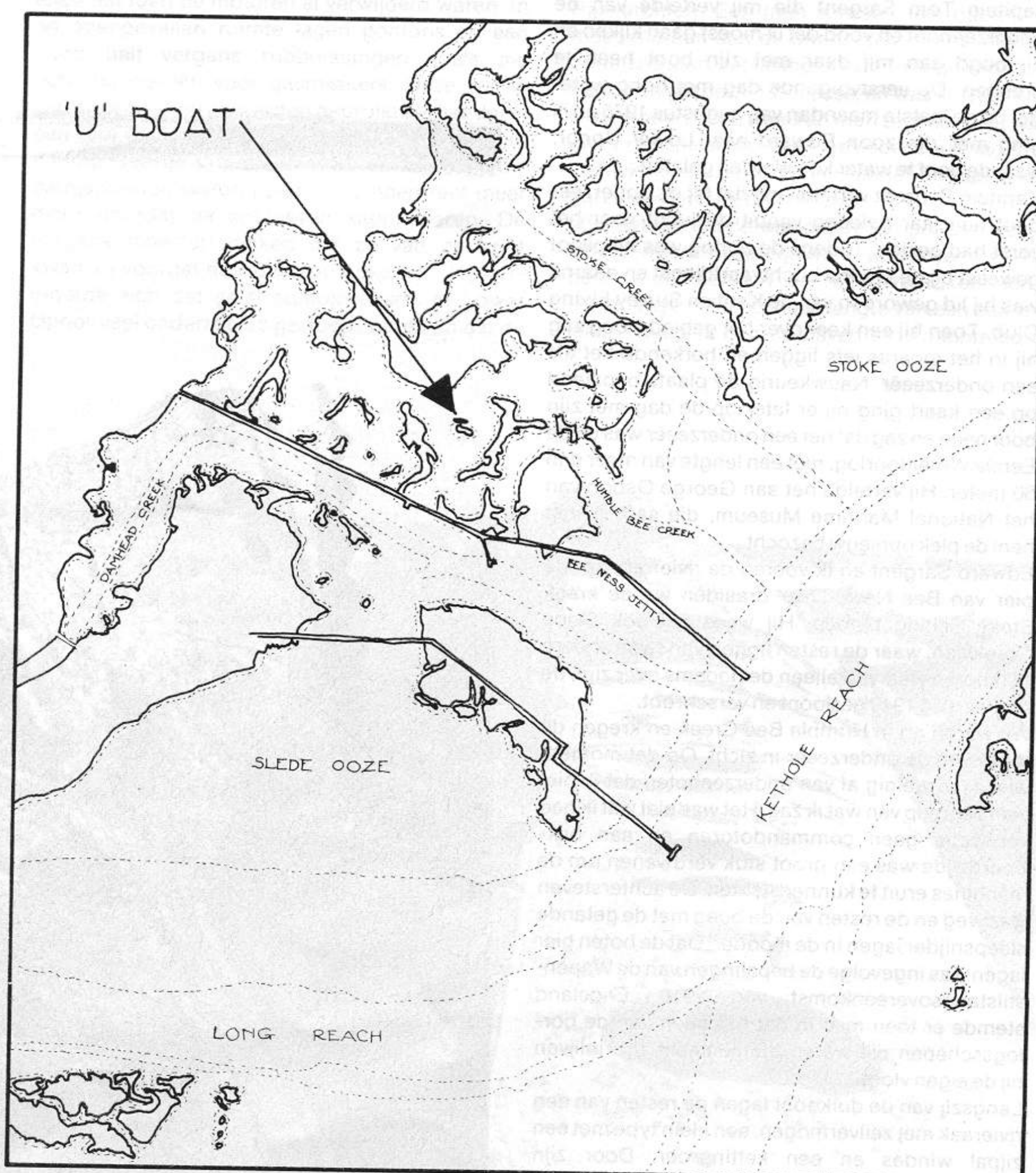
DOOR PAT O.DRISCOLL

Werk aan boord van een rivieraak was jaren geleden een ideale baan voor mensen met belangstelling voor de industriële archeologie. Rivieraken lagen dikwijls voor anker op afgelegen plaatsen, hetzij gedwongen door weersomstandigheden, hetzij wachtend op hoog water in krekens zoals Otterham Quay of Fingringhoe Mill. Soms lagen de boten dagen te wachten tot het weer hoog water was om naar die plaatsen te varen die bij dood tij niet te bereiken waren zoals bijvoorbeeld Battlesbridge.

Door mijn werk op deze boten leerde ik de kleine krekens in de Thames delta goed kennen. Eén ervan, Stoke Saltings op de noordelijke oever van de Medway, iets boven de aanlegplaatsen voor tanks van de olieraffinaderij van Isle of Grain, kende ik niet. Te voet was ik al op onderzoek uitgeweest in de richting van Abbott's Court Wharf in West Hoo Creek, waar overblijfselen lagen van een grote Amerikaanse schoener, de **Sierra Nevada**, die in 1924 in de Thames aankwam en gebruikt werd als rivieraak onder de naam **Birchrock**.

Aan de andere kant van deze 'dode hoek' lag pier No. 9 van de Isle of Grain, waar ik dikwijls met een schuit was geweest om vaten olie te laden voor export. Hier had ik de overblijfselen gezien van de Port Victoria Pier in Low Water (gebouwd in 1882) en een oude havenarbeider had mij verteld dat koningin Victoria en een enkele keer de Duitse keizer hier aan boord gingen van het koninklijke

Foto uit 1930 van een van de twee U-boten die toen in Slede Creek lagen. Hoewel omstreeks 1940 verschrompt liggen de rompen nog vast in de modder (A-V-G-Nordwood).



Kaart van een deel van de Lower Medway met de positie van een Duitse U-boot uit de Eerste Wereldoorlog. De Duitse expert H. K. Gast gelooft dat het de U-122 of 123 is. Via de Bee Ness steiger kan het wrak te voet worden bereikt. De havenautoriteiten adviseren echter een tocht per boot en dan nog alleen als het tij gunstig is (Edward Sargent).



De U-boot in Humble Bee Creek zoals Pat O'Driscoll en Edward Sargent deze aantreffen bij dood tij. Rechts de resten van de rivieraak. (Alle foto's genomen door de auteur).

jacht **Victoria and Albert**. Later hoorde ik dat dit inderdaad waar was. Wat ik niet wist was dat er een paar interessante onttakelde schepen lagen in Damhead Creek, een stukje stroomopwaarts, en dat in de nabijgelegen Humble Bee Creek, een nog herkenbare Duitse U-boot lag en de resten van twee andere in Slede Creek.

Enkele jaren later kreeg ik een telefoontje van kapitein Tom Sargent die mij vertelde van de onderzeeboot en vond dat ik moest gaan kijken en hij bood aan mij daar met zijn boot heen te brengen. De eerstvolgende dag met hoog water viel op de laatste maandag van augustus 1975 en ik ging met zijn zoon Edward naar Lower Upnor, waar de boot te water kon worden gelaten.

Kapitein Sargent vertelde mij dat hij de onderzeeboot tien jaar geleden vanuit de lucht voor het eerst had gezien. Tijdens de oorlog was hij piloot geweest bij de Marine Luchtvaartdienst en daarna was hij lid geworden van de Kent en Surrey Flying Club. Toen hij een keer over het gebied vloog zag hij in het moeras iets liggen en herkende het als een onderzeeër. Nauwkeurig de plaats bepalend op een kaart ging hij er later op de dag met zijn boot heen en zag dat het een onderzeeër was uit de Eerste Wereldoorlog, met een lengte van meer dan 60 meter. Hij vertelde het aan George Osbon van het National Maritime Museum, die samen met hem de plek opnieuw bezocht.

Edward Sargent en ik voeren de rivier af naar de pier van Bee Ness. Daar draaiden we de kreek Stoke Salting binnen. Hij wees mij ook Slede Creek aan, waar de resten liggen van twee andere duikboten waarvan alleen de bodems over zijn, de rest werd in 1940 gesloopt en verschroot.

Wij waren nu in Humble Bee Creek en kregen de romp van de onderzeeër in zicht. Op dat moment wist ik zo weinig af van onderzeeboten dat ik niet veel begreep van wat ik zag. Het was niet wat ik had verwacht: geen commandotoren en aan bakboordzijde was een groot stuk verdwenen om de machines eruit te kunnen lichten. De achtersteven was weg en de resten van de boeg met de getande sleepsnijder lagen in de modder. Dat de boten hier lagen was ingevolge de bepalingen van de Wapenstilstandsovereenkomst van 1918. Engeland stemde er toen mee in dat het geen van de oorlogsschepen die waren buitgemaakt zou inlijven bij de eigen vloot.

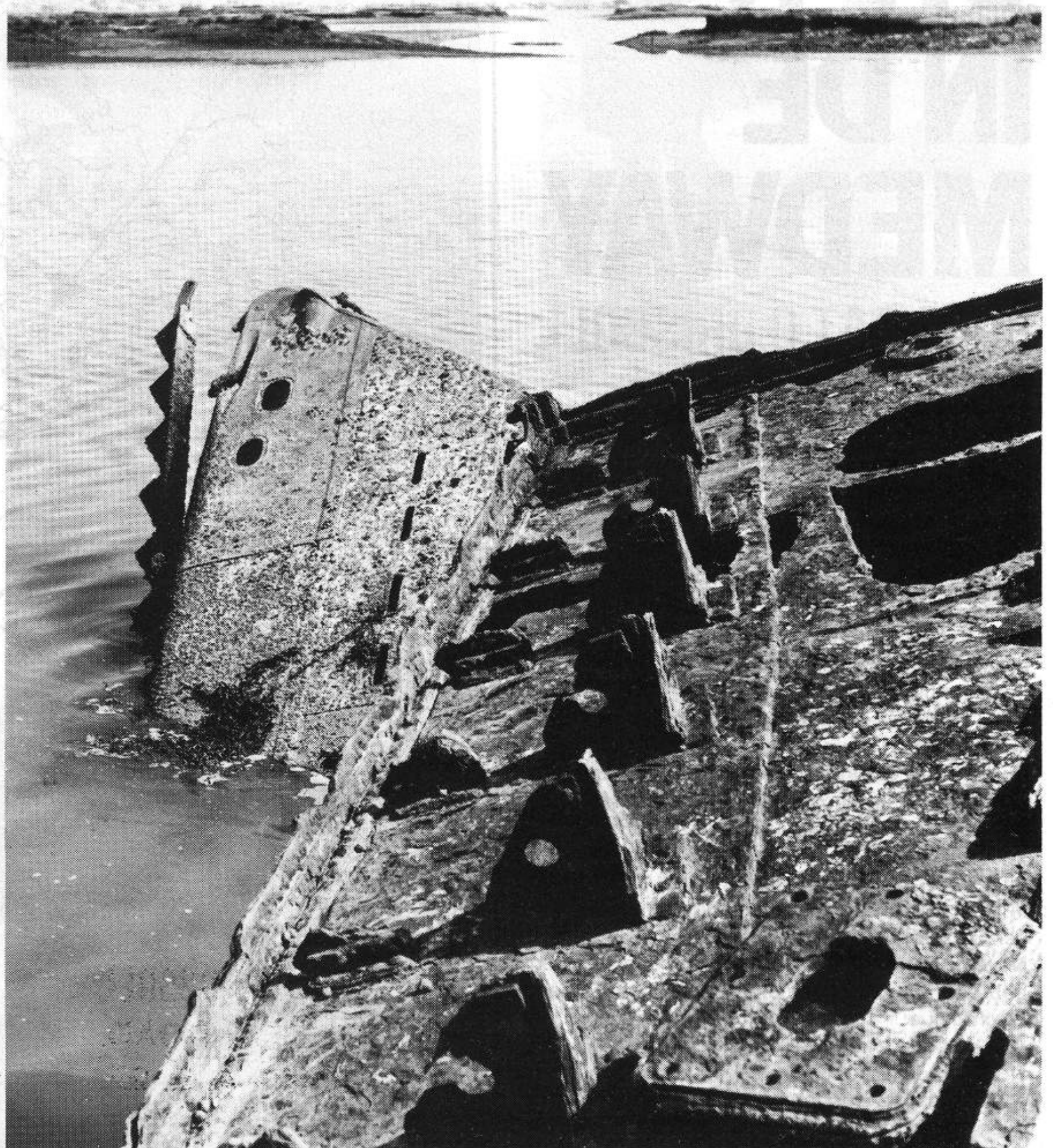
Langsij van de duikboot lagen de resten van een rivieraak met zeilvermogen, een klein type met een zijpal windas en een kettingroer. Door zijn verregaande staat van ontbinding was het scheepje niet te identificeren.

Wij gingen aan boord van de onderzeeër. Het was moeilijk je staande te houden — een kant was helemaal overdekt met wier en de rest was zo verroest dat je er op sommige plaatsen doorheen

kon kijken. De bekisting was bijna helemaal verdwenen waardoor de ballasttanks en de drukvaste binnenwand er groter uitzagen. Aan de voorkant zat een rechtopstaande spil met aan de onderkant tandwielen, waarschijnlijk de resten van een kaapstander. In de romp (waar ik me niet in waagde want hij lag vol modder) bevonden zich rekken voor zestien torpedo's. Ik zag vier lanceerbuizen in

de voor- en een in de achtersteven. Op de terugweg naar Upnor namen we nog een kijkje in Stangate Creek waar andere wrakken lagen.

Hierna brak een lange tijd van onderzoek aan. Ik had gedacht dat het vrij gemakkelijk zou zijn uit te vinden om welke U-boot het ging en stelde me voor dat als dat eenmaal was vastgesteld ik contact zou kunnen zoeken met de Duitse marine-autori-



De boeg is verwijderd en ligt met de getande sleepsnijder in de modder voor de romp.

teiten om meer te weten te komen over haar oorlogsverleden. Nu weet ik wel beter.

Ik begon met het publiceren van een foto in de **Chatham News** met een verzoek om nadere informatie. Dit leverde weliswaar veel reacties op, maar het probleem was dat er te veel mogelijkheden waren waaruit ik kon kiezen om de boot te identificeren. Na de Eerste Wereldoorlog werden de U-boten opgelegd in Harwich en Chatham. In 1920 kwam de klad in de schroothandel en nam men niet meer de moeite de rest van de boten te verschromen. Het resultaat was dat er 26 U-boten gedumpt werden in verschillende kreken in het Medway-gebied. Dit verbaasde mij nogal want ik dacht dat ik deze kreken goed kende en ik had er nog nooit een onderzeeboot gevonden, laat staan 26. De zichtbare overblijfselen waren merendeels van houten barken en lichters. Waren ze versneden voor de schroot voor ik hier in 1950 bekend raakte zoals die twee in Slede Creek of hadden ze onder water gelegen als ik in de buurt was?

Uit alle delen van het land kreeg ik brieven. Van een visser, wiens vader als hij nog geleefd had mij het nummer van de onderzeeër had kunnen vertellen; van een man die erbij was geweest toen de U-boot na de Eerste Wereldoorlog daar gedumpt werd; van Frank Wilmoth, van wie ik hoorde dat de plaats waar ze lagen een groot moddergat was waar klei voor de cementindustrie was opgegraven.

Er waren nog meer brieven. Mr Leslie Hill, uit Frindsbury, vertelde mij dat eind 1919 of begin 1920 een deel van de Duitse U-boten afgemeerd had gelegen in Bridge Beach aan de Medway, alle met de letters UC en een nummer van drie cijfers op de commandotoren. De machines en andere waardevolle onderdelen waren gesloopt, maar hij kon zich niet meer herinneren dat de rompen waren versneden.

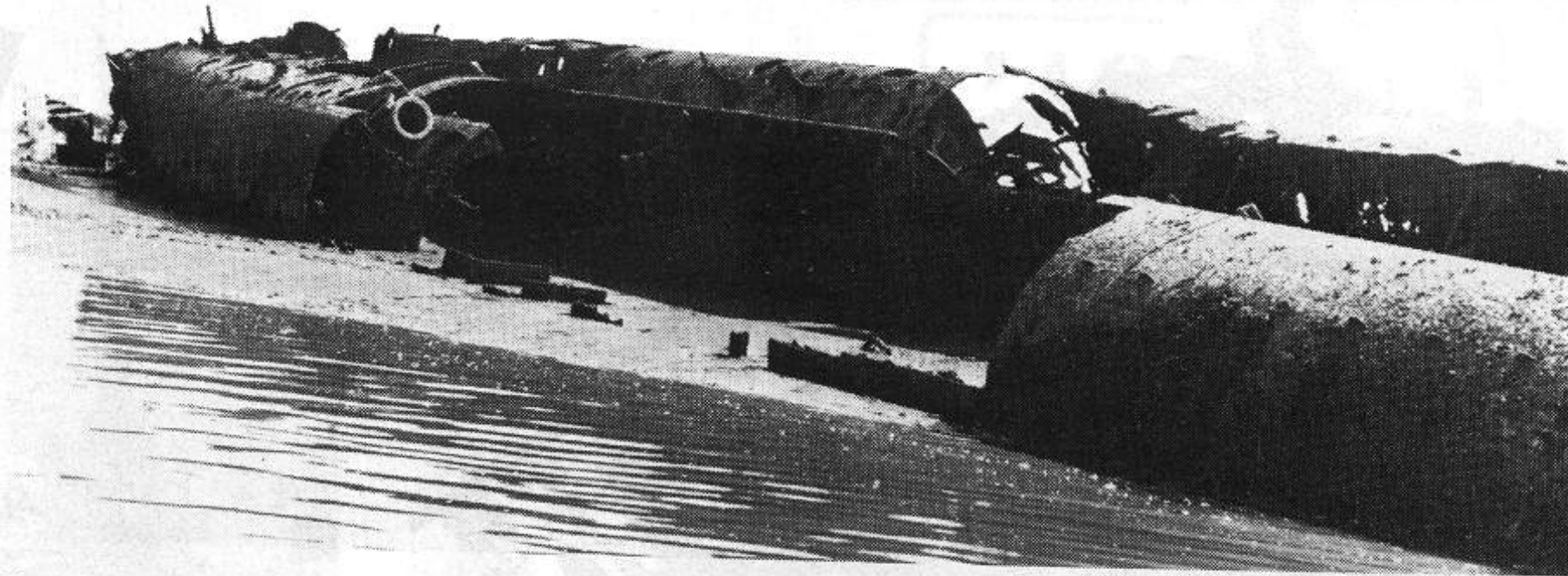
Een aantal briefschrijvers vertelde mij over Albert Batchelor, die eigenaar was van een kleine cementfabriek in Halling, die later werd overgenomen door de Rugby Portland Cement Company. Deze was nog in gebruik tijdens mijn werk op de rivier en toen ik daar in 1959 voor het eerst een lading cement ging halen, lagen mijn schuit en nog een andere in een kleine insteekhaven. Tien jaar later toen ik ervoor het laatst een lading innam was men bezig deze te dempen. Ik kom later nog op deze insteekhaven terug.

Mr. Batchelor hield er een stoomschip en een privé-vliegtuig op na, wat voor die tijd iets heel bijzonders was. In 1914 werd zijn cementfabriek in Halling gedreven door een stoommachine. Omstreeks 1919/1920 kocht hij een aantal U-boten en sloopte de motoren eruit. De machinekamers van de U-boten bestonden uit een 700 pk MAN dieselmotor voor de vaart boven water en twee 490 pk motoren die de voortstuwingskracht onder water moesten leveren en die beurtelings gebruikt werden. Voorts had elk schip een 230 V Siemens dynamo.

Twee van de grotere motoren gebruikte Batchelor als vervanging van de stoommachine in zijn cementfabriek (jammer genoeg waren ze al verschromen voor ik aan mijn onderzoek begon). Twee andere gingen naar de Holborough cementfabriek in Snodland (opgericht in 1926). Southend Corporation kocht er twee van hem voor de plaatselijke elektriciteitscentrale en twee andere compleet met dynamo's verzorgden de elektriciteitsvoorziening van de Wembley-tentoonstelling in 1924, terwijl een ander stel naar Daventry ging voor het beroemde 2LO radiostation. Twee gingen er zelfs naar Nieuw-Zeeland om te worden gebruikt bij een hydro-electrisch project.

J. R. Kerr, die toen nog een klein kind was, vertelde mij hoe hij een penny verdiende als hij op zondag de warme maaltijd bezorgde bij de dienstdoende machinist in het Municipal Power Station in Gillingham, waar hij dan de machine uit de voormalige U-boot aan het werk zag.

P. Squires, uit Hoo, heeft gezien dat de drie onder-



Een deel van de romp aan bakboordzijde, ongeveer midscheeps, is verwijderd om de machines uit het schip te kunnen halen.

zeeërs in Stoke Mud Hole arriveerden, gesleept door de sleepboten **Kenly** en **Kent**. De grote onderzeeër, zei hij, is waarschijnlijk de U-118 maar hij is daar niet zeker van. Zeer toevallig zond Joe Hines, die het gebied van de Damhead Creek goed kent, mij een foto van de U-118 afgemeerd in Hastings. Ik nam contact op met de plaatselijke krant en ontdekte dat het schip daar in april 1919 was aangespoeld nadat het in zwaar weer was losgeslagen van zijn sleep, en dat het daarna was versneden waar het lag. Een andere U-boot die op dezelfde tijd was losgeslagen was terecht gekomen in Cuckmere.

Squires en een paar andere jongens waren aan boord gegaan van de grote onderzeeër. Hij vertelde dat toen de motoren al verwijderd waren. In de opengevallen ruimte lagen pontons en een hoop half vergane rubberslangen zoals die gebruikt werden voor gasmaskers. Deze waren gauw verdwenen en werden gebruikt als handgrepen voor fietsen. Ze vonden ook een schilderij van koning George V met een strop om zijn nek. De patrijspooten waren open en konden niet meer dicht doordat de schroeven kapot waren. De jongens moesten maken dat ze van de boot kwamen voordat de vloed zou opkomen. Hij herinnerde zich dat er stroomopwaarts in Lower Upnor veel onderzeeërs gesloopt waren en dat de

twee duikboten in Slede Creek in het begin van de Tweede Wereldoorlog toen er een grote behoefte was aan schoot, onder de slopershamer kwamen. A. Norwood zond mij een foto uit 1930 van enkele van de kleinere U-boten. Zij hadden geen commandotorens en lagen zij aan zij in de kwelders. Wat ik niet begrijp is dat deze schepen wel werden verschromen en niet de grote, temeer waar er zoveel mensen wisten dat de grote U-boot daar lag.

Een lezer uit Gillingham, L. A. Griffith, die veel belangstelling heeft in het ontrafelen van de geschiedenis van de U-boten, trok veel aanwijzingen na die binnenkwamen en ging ook zoeken in documenten van het Ministerie van Marine in het Public Record Office (het Britse Algemeen Rijksarchief). Een man schreef hem dat hij had meegewerkt aan de ontmanteling van verscheidene U-boten in Halling waaronder de **U-112**. Zij behoorde tot de U-105 klasse, en was 70,35 m lang. Deze onderzeeër, waarvan men zegt dat zij in WO-I een hospitaalschip heeft getorpedeerd, lag in de insteekhaven van de cementfabriek en was zo lang dat zij een eind de rivier in stak.

Mijn eerste reactie was dat de U-boot dan wel erg lang geweest moest zijn want, voorzover ik mij kon herinneren, konden er twee rivieraken achter elkaar liggen. De normale lengte van een aak is 24 meter. Maar ik had de haven in gedachte zo als



Gezicht op het voorschip.



De drukvaste binnenhuid is in slechte conditie; de huid is dun en vergaan.



Windaas met tandwiel — vermoedelijk een kleine kaapstander.

deze was in 1960. De Rugby Portland Cement Company die de fabriek van Batchelor in 1936 overnam heeft daarna de haven blijkbaar aanmerkelijk uitgebreid.

J. M. Preston, schrijver van de **Industrial Medway**, vertelde mij dat de oorspronkelijke haven al in 1920 bestond. Aan de noordkant van het terrein had eerst een werf gestaan die verbonden was door een trambaan, en een werf aan de zuidkant die tweemaal zo groot was als die aan de noordkant. Hij gelooft dat de werf aan de zuidkant het langst in gebruik is geweest. Welke van de twee gebruikt werd voor de onderzeeër wist hij niet, maar uit mijn gegevens maakte hij op dat het de noordelijke werf moet zijn geweest.

De uiteinden van de opgelegde onderzeeërs moesten als bakens rode lichten voeren om in de duisternis varende schepen te waarschuwen voor deze obstakels.

Via een tussenpersoon verschaftte Mr. M. T. Knight, eigenaar van de sleepbootmaatschappij, waardevolle informatie over Stoke Mud Hole. De uitgravingen voor de cementindustrie namen daar zo'n omvang aan dat de plek een groot meer werd met twee doorvaarten voor de rivieraken. Al in 1910 was de Admiraliteit bezorgd over de uitgravingen van de kwelders in de Medway. Een rapport uit dat jaar bracht aan het licht dat door de uitgravingen de loop van de rivierbedding veranderde. Brice, een van de firma's die werkte in Stoke Mud Hole, moest de uitgravingen stopzetten, hoewel er tot 1939 nog wel wat werkzaamheden plaatsvonden. Het gebied veranderde daarna weer in een moeras, waarin mogelijk nog enige modderschuiten zijn blijven liggen.

Er lag ook een aantal rompen van rivieraken in de nabijgelegen Damhead Creek maar die werden weggehaald toen men begon met de aanleg van een havenhoofd in Oakham Ness.

Alan Cordell die ook onderzoek heeft gedaan naar de wrakken in dit gebied denkt dat het kleine schip dat naast de U-boot ligt de 37 ton metende **Swale** was, gebouwd in 1864 en eigendom van Brice. Volgens de plaatselijke bronnen is ze daar in het midden van de jaren twintig terechtgekomen en gebruikt als ponton om de machines uit de onderzeeër te halen.

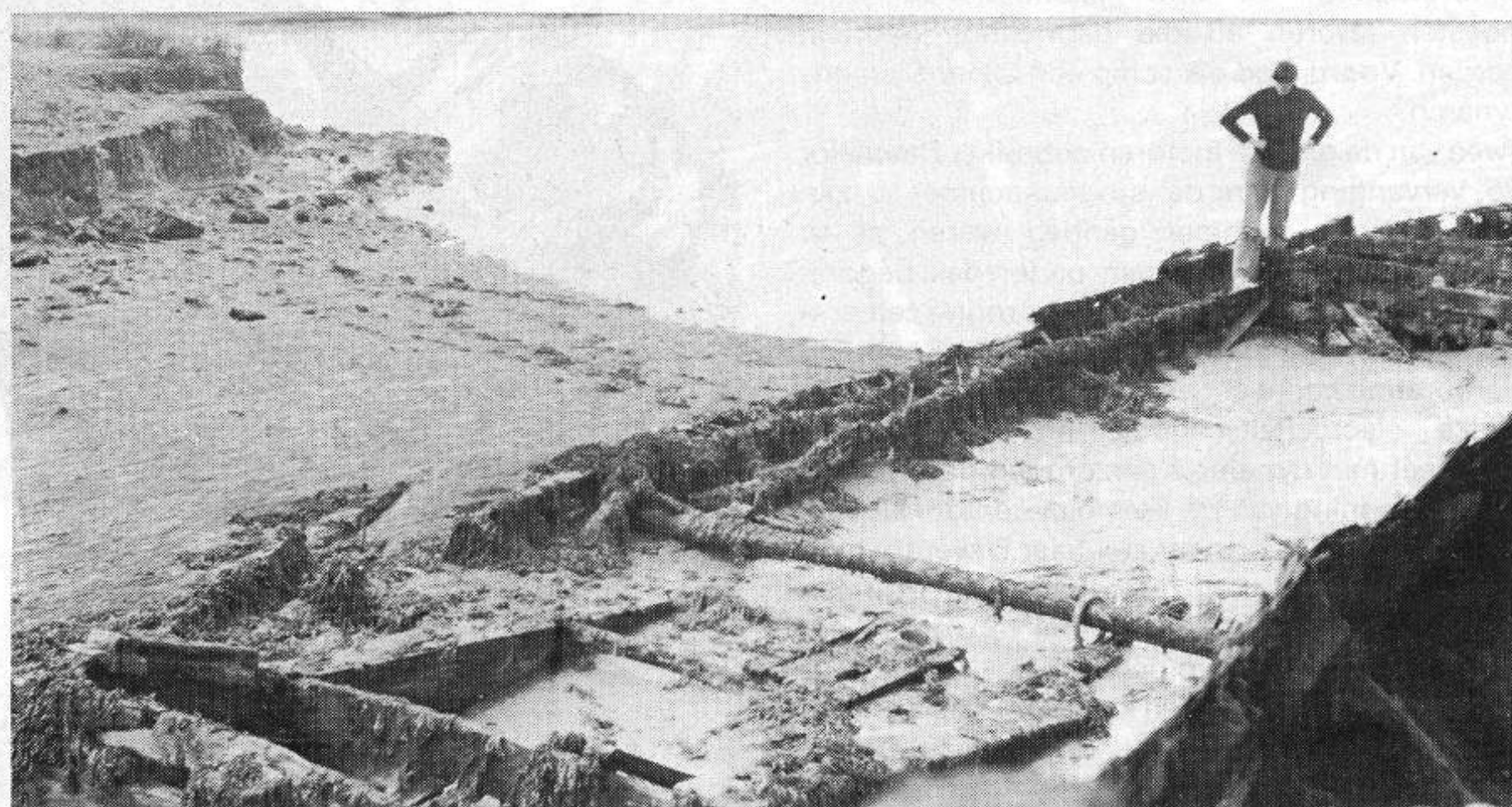
Volgens een ander verhaal werd de **Swale** als lichter gebruikt toen een ander schip van Brice, de **Plover**, was gestrand bij het in- of uitvaren van Stoke Mud Hole. De **Plover** was lek geslagen en het gevaar bestond dat het schip zou zinken maar door inschakeling van een lichter ter plaatse kreeg men de **Plover** toch weer vlot, die tot in de jaren zestig in de vaart bleef waarna ze in Whitewall Creek werd onttakeld.

Het registratienummer van de **Swale** is 47955 en dit nummer en de tonnage zou in de grote dekbalk hebben gestaan. Dit is eigenlijk de enige mogelijkheid om een wrak te identificeren als de naam er niet opstaat, maar in dit geval was het schip zo vergaan dat het nummer niet te vinden was. Kennelijk is er later nog een zeilschuit geweest met de naam **Swale**, gebouwd in 1894, maar die kan het niet zijn omdat het wrak een kettingroer had, over-

eenkomend met de schuiten zoals die in 1864 werden gebouwd.

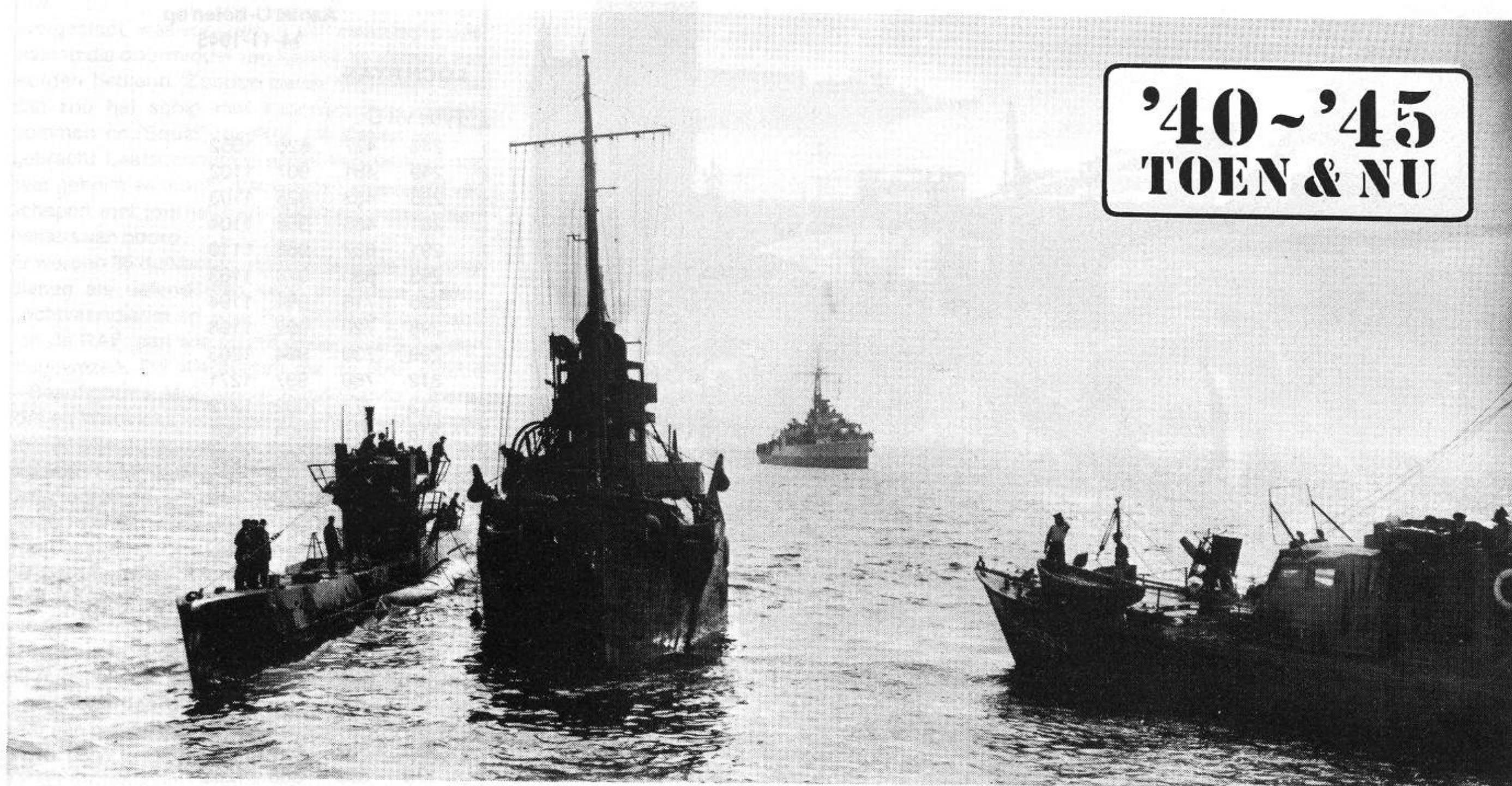
Eén raadsel is opgelost maar dat van de U-boot blijft want er is geen mogelijkheid na te gaan om welke onderzeeër het gaat. Er zijn in Duitsland veel boeken verschenen over het lot van de U-boten uit de Eerste Wereldoorlog en verscheidene mensen zijn zo vriendelijk geweest daarin voor mij naspeuringen te verrichten. Maar de gegevens zijn meestal te vaag. De omschrijving: 'Verloren gegaan aan de oostkust van Engeland' zegt veel te weinig omdat hier sprake is van een te uitgebreid gebied.

En zo zijn we dan, vijf jaar later, terug waar we begonnen. De verroeste romp ligt nog steeds op dezelfde plaats, steeds meer verrottend. Waarschijnlijk zullen we er nooit achter komen om welke boot het ging.



Edward Sargent inspecteert de met modder gevulde rivieraak die naast de U-boot ligt. Het wrak was naamloos en om het schip te kunnen identificeren zocht hij, zonder resultaat, naar het registratienummer.

**'40~'45
TOEN & NU**



OPERATIE 'DEADLIGHT'

Aan het eind van de oorlog bepaalden de geallieerden dat alle zeewaardige U-boten vernietigd moesten worden. In Engeland werden 110 Duitse onderzeeërs geconcentreerd in Loch Ryan in het westen van Schotland en in Lisahally in Loch Foyle in Noord-Ierland. In Rosyth in Schotland vond op 5 november 1945 een conferentie plaats over de vraag hoe bovengenoemde bepaling zou worden uitgevoerd. Voorzitter van de conferentie was commandeur J. W. Farquhar, (DSO), stafchef van de Britse marinebevelhebber in Rosyth. Aangezien ruw weer het verslepen en het laten zinken van de duikboten tot een gevaarlijk karwei zou maken werd, met de winter opkomst, besloten het werk snel aan te pakken.

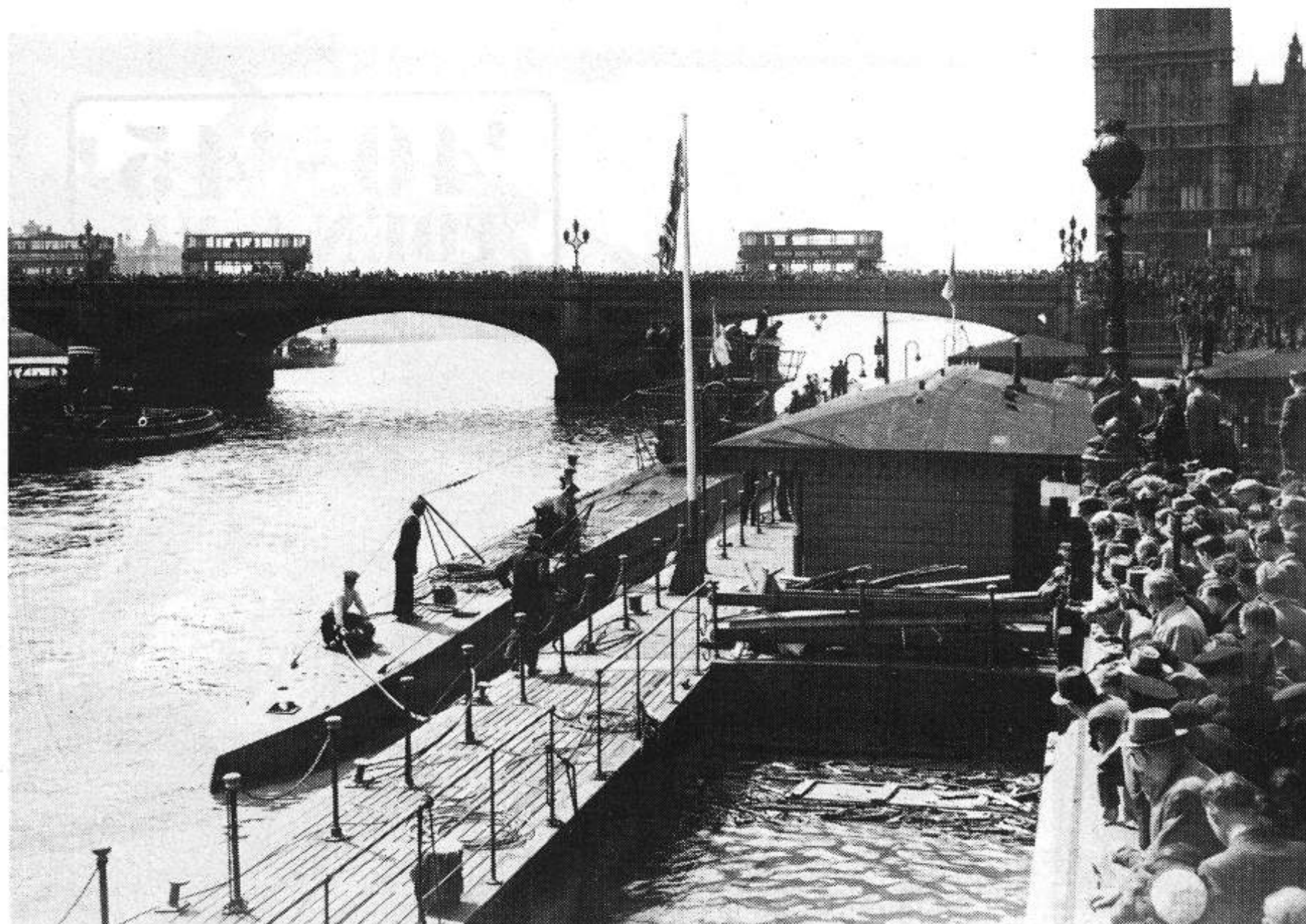
Op 14 november gingen de orders voor de operatie de deur uit. Voorzover het weer het toeliet werd aan de operatie het karakter van een oefening gegeven. Enkele U-boten zouden in dit kader beschikbaar zijn om door vliegtuigen tot zinken te worden gebracht, terwijl andere aan het 3e Onderzeebootflottielje werden toegewezen om getorpedeerd te worden.

De operatie zou plaatsvinden op 100 mijl ten noordwesten van Ierland op een plek die de codenaam XX kreeg. Afhankelijk van hun ligplaats moesten de U-boten versleept worden over een afstand variërend van 130 tot 180 mijl. Het slepen zou geschieden met dubbele trossen bij een snelheid van niet meer dan 8 knopen. Voor het Type 23 was deze maximaal 7 knopen. De luiken van de commandotorens van laatstgenoemde onderzeeërs bleven dicht, terwijl ze op alle andere open bleven. De duikboten voeren zonder bemanning. Indien een sleep zou loslaten en vastmaken niet meer mogelijk was zou men de U-boten ter plaatse tot zinken brengen, mits het wrak geen gevaar zou opleveren voor de scheepvaart.

Bij XX aangekomen zou men de duikboten die geen oefendoelen waren, laten zinken door springladingen die bepaalde luiken moesten opengooien waardoor het water naar binnen zou stromen en die voorts de torpedobuizen in boeg en achtersteven onklaar moesten maken. Voor de explosie zou een veiligheidsontsteking worden gebruikt. Indien voor de inwerkingstelling hiervan door



Geheel boven: De eerste U-boot die na de Duitse overgave in Engeland aankwam was de U-249. Op 50 mijl zzw van Lizard Head kwam ze boven water, seinde haar positie door en kreeg opdracht koers te zetten naar de Baai van Weymouth. Op 10 mei 1945 arriveerde zij in de haven (New York Times). Boven: Britse matrozen onder bevel van Kltz N. J. Weir gaan aan boord. De U-249 eindigde haar bestaan tijdens de Operatie Deadlight (IWM).



De U-776 afgemeerd aan de Westminster Pier in Londen in mei 1945. Zes maanden later lag ze op de bodem van de oceaan (London News Agency).



Boven: Tijdens de zomer van 1945 werden de U-boten op twee plaatsen samengebracht — in Loch Ryan aan de westkust van Schotland en in Lisahally in Noord-Ierland. Hier zes stuks van het type VIIC Loch Foyle binnenvarend.



Aantal U-boten op 14-11-1945				
LOCH RYAN				
Type VII C				
245	427	826	1052	
249	481	907	1102	
255	483	928	1103	
281	485	956	1104	
291	637	968	1110	
293	680	978	1163	
295	716	991	1194	
298	720	992	1198	
299	739	994	1203	
312	760	997	1271	
313	773	1002	1272	
318	775	1004	1301	
328	776	1005	1307	
368	778	1009		
369	779	1019		58
Type VII D				
218				1
Type VII F				
1061				1
Type IX C				
155	532	856	1230	
170	539	868	1233	8
Type XXIII				
2321	2328	2337	2361	
2322	2329	2345	2363	
2324	2334	2350		
2325	2335	2354		14
Type II D				
143				
145				
149				
150				4
				Totaal 86
LISAHALLY				
Type VII C				
244	668	930	1165	
278	764	1010		
294	825	1022		
363	901	1109		13
Type IX C				
516				
541				
802				3
Type IX D 2				
861				
874				
875				
883				4
Type XXIII				
2336				
2341				2
Type XXI				
2506				
2511				2
				Totaal 24

Links: Tot het midden van de jaren zestig lag de mottenballenvloot van de Britse marine voor anker op de rivier de Foyle. Toen de marine Lisahally verliet werd de steiger overgedragen aan Richardsons Fertiliser Factory. (Ian Henderson).

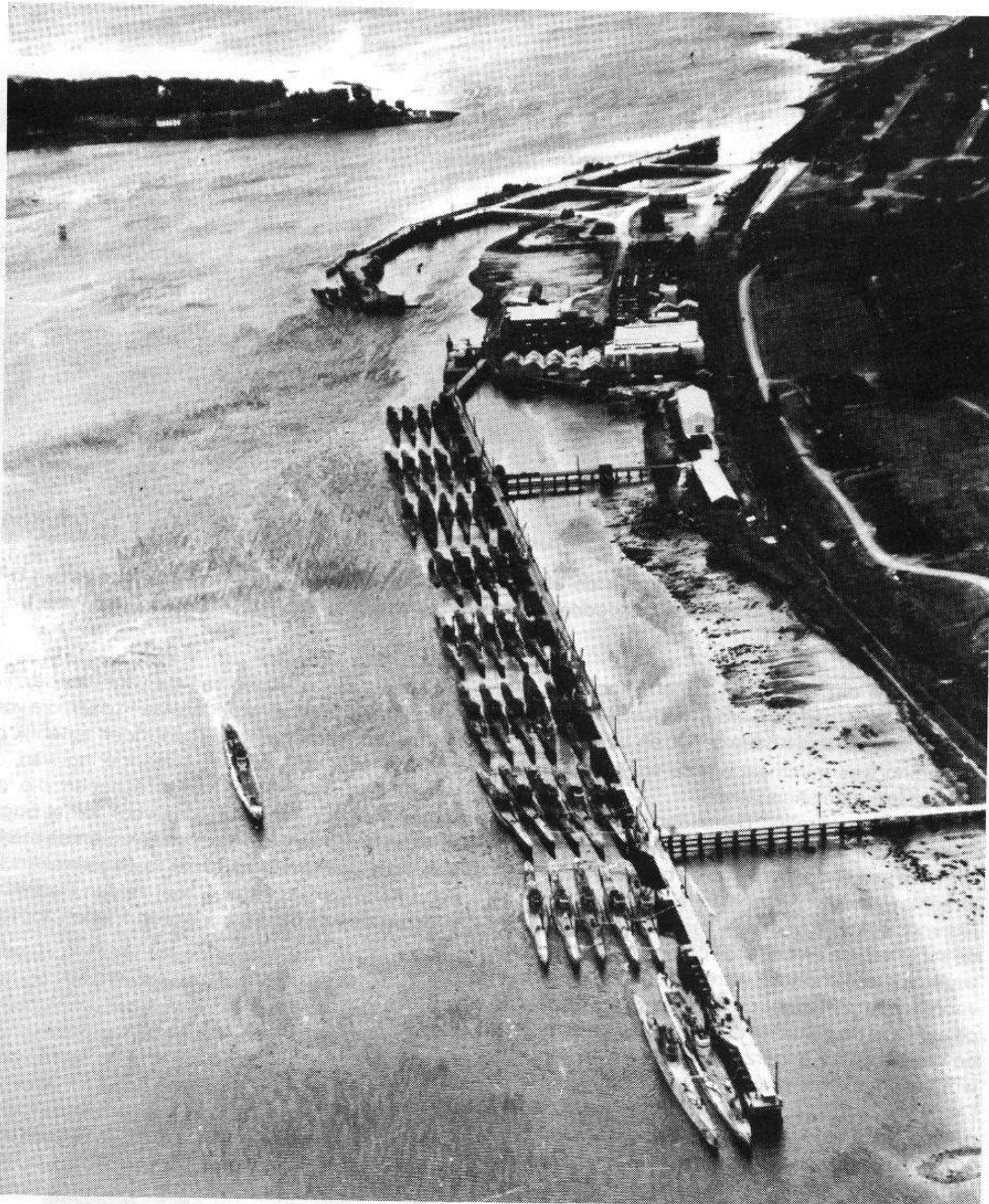
ruwe zee niet op de duikboot kon worden overgestapt, was voorzien in een elektrische ontsteking die doormiddel van kabels op afstand kon worden bediend. Zouden beide methoden falen dan zou het schip met kanonschoten, dieptebommen en 'Squid'-raketten tot zinken worden gebracht. Laatsgenoemde projectiel was toen nog zeer geheim en mocht niet worden afgevuurd van schepen met journalisten of buitenlandse waarnemers aan boord.

Er werden 36 duikboten afgezonderd die moesten dienen als oefendoelen voor de Britse Marine Luchtvaartdienst en voor het Coastal Command van de RAF, aan wie elk 18 onderzeeërs werden toegewezen. De vliegtuigen die de RAF inzette — Beaufighters, Mosquito's, Sunderlands, Liberators en Warwicks — waren afkomstig van de 18e en 19e vliegtuiggroep en voornamelijk voorzien van MK VI anti-onderzeebootbommen van 125 kg. De vliegtuigen werden gevlogen door bemanningen zonder ervaring op het gebied van duikbootbestrijding. Drie U-boten per dag werden voor de bommenwerpoefening beschikbaar gesteld, mits de weersomstandigheden dit toelieten. Het vliegdekschip HMS **Nairana**, met aan boord het 816e Squadron, deed dienst als weerschep.

Bij gunstig weer werden de duikboten die als oefendoel werden gebruikt van punt XX versleept naar een positie tien mijl zuidelijker, op 55°50'N.B. en 10°05'W.L. Dit punt werd ZZ genoemd. De op XX achtergebleven U-boten werden bij een dergelijke oefening naar een punt YY versleept, tien mijl noordelijker op 56°10'N.B. en 10°05'W.L., dit om eventuele ongelukken te voorkomen. Alle duikboten bestemd voor luchtdoelen waren voorzien van een midscheeps aangebrachte wit geschilderde band. De drie onderzeeërs uit elke groep lagen een mijl uitelkaar. Voordat de vliegtuigen in actie kwamen moesten de schepen die de duikboten hadden versleept, almede andere begeleidende vaartuigen zich drie mijl oostwaarts begeven. Vliegtuigen die de U-boten wilden naderen moesten eerst boven de **Nairana** cirkelen die elke formatie het sein tot de aanval zou geven. Rekening ermee houdend dat de boten naar verschillende richtingen konden afdrijven, mochten aanvallen uitsluitend plaatsvinden tussen 185° en 355°, d.w.z. iedere koers binnen 85° vlak west, maar niet binnen 95° vlak oost.

Extra voorzorgsmaatregelen moesten worden genomen om te voorkomen dat bij vergissing schepen van het 3e Onderzeebootflottielje zouden worden gebombardeerd. Hiervoor werden het horizontale deel van de voor- en achterzijde van de romp en de verticale delen van de commandotoren voorzien van schuine rode en gele strepen, elk 90 cm breed.

HMS **Blencathra** was aangewezen om de eventuele reddingsoperaties uit te voeren. De lucht-



Deze van lage hoogte gneomen luchtfoto geeft een goed idee van de haveninrichting van Lisahally. Rechtsboven bevindt zich de olie-opslagplaats, inmiddels afgebroken. Het water bovenin geeft toegang tot loch Foyle en de open zee. Culmore Castle ligt links en de haven van Londonderry bevindt zich achter de fotograaf (IWM).

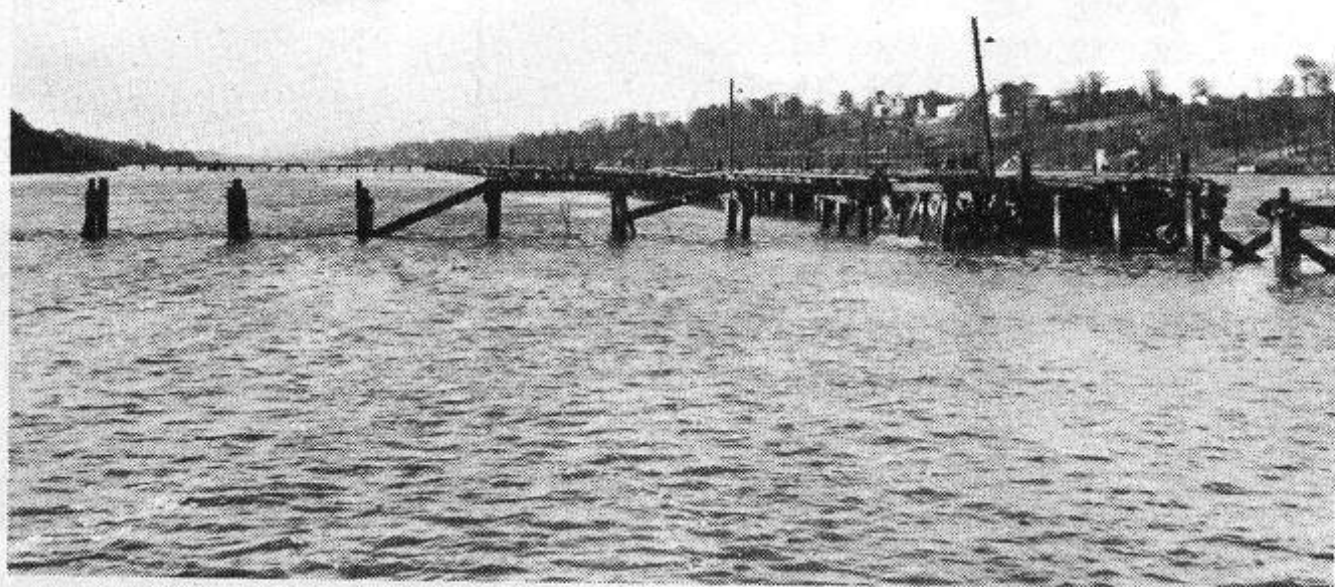
aanvallen moesten elke dag om 13.00 uur geëindigd zijn om escorteschepen de gelegenheid te geven de U-boten die nog drijvende waren met kanonvuur naar de zeebodem te sturen.

D-day voor de operatie 'Deadlight' was vastgesteld op 25 november. Tussen D + 5 en D + 13 moesten de marinevliegtuigen hun aanvallen uitvoeren en Coastal Command tussen D + 15 en D + 23. In de

tussenliggende perioden werden ten behoeven van het 3e flottielje U-boten beschikbaar gesteld voor torpedo-oefeningen. De Duitse onderzeeërs werden daarvoor naar de positie YY gesleept om de overige schepen niet te hinderen. De aanvallende onderzeeboot zou de torpedo's onder water afvuren om vervolgens nog verder te duiken totdat de torpedo's doel hadden getroffen, tenzij ge-



Links: 21 juni 1945, gezicht op de rivier in de richting van Londonderry. Rechts: De steiger staat thans op instorten en is levensgevaarlijk (Ian Henderson).





De ankerplaats in Loch Ryan was aan de elementen overgeleverd en het voortdurend tegenelkaar stoten beïnvloedde de zeewaardigheid, hetgeen het

verloren gaan van U-boten tijdens de sleepreis deed toenemen. 30-11-1945 (Associated Press).

bleken was dat de U-boot buiten schot was gebleven. De torpedo's werden afgesteld op 2.000 yards en afgevuurd tussen de 600 en 1.200 yards. De lading was minimaal om de snelheid van 45 knopen te kunnen handhaven.

Tijdens de operatie 'Deadlight' maakte HMS **Osprey** grammofoonopnamen van een U-boot terwijl deze zinkende was en op de bodem van de zee terecht kwamen. Verscheidene U-boten waren hiervoor speciaal voorzien van springladingen in de achterstevan en onder de commandotoren. Alle waterdichte schotten waren gesloten om het voorste compartiment droog te houden, zodat na de explosie de geluiden daarvan in de verschillende delen van de onderzeeër afzonderlijk konden worden opgenomen.

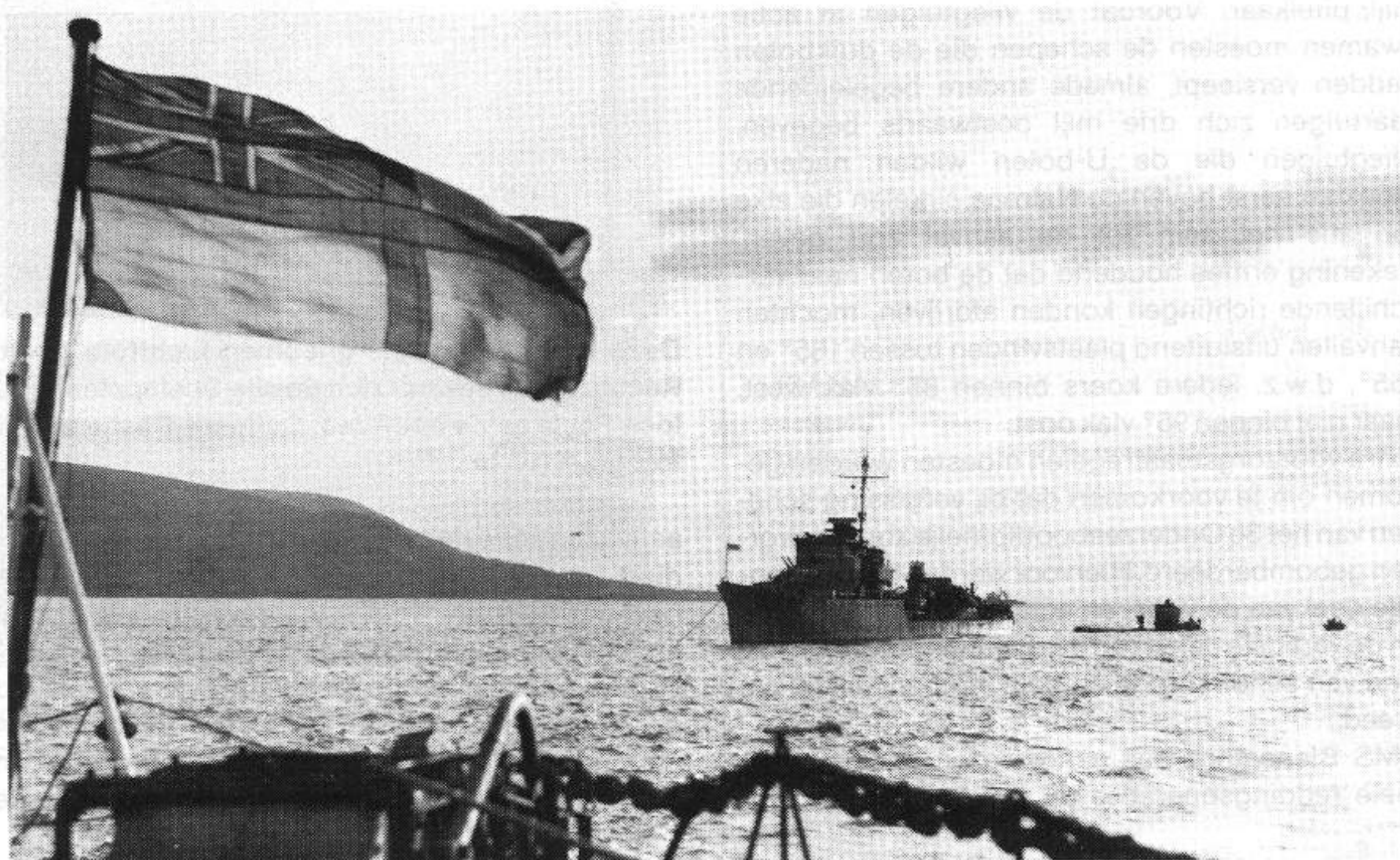
De 68 U-boten in Loch Ryan werden eerst opgegruimd omdat zij de grootste afstand naar het oefengebied moesten afleggen. Vervolgens vertrokken de escorte- en sleepvaartuigen naar Loch Foyle in Noord-Ierland. Vandaar gingen alle U-boten (uitgezonderd vier van het type XXI die niet varen konden) om beurten met Duitse bemanning op eigen kracht naar Moville aan de ingang van Loch Foyle. Daar werd vastgemaakt aan de schepen die de onderzeeërs zouden slepen. Eenmaal op weg werden de machines stopgezet en de bemanningen met een barkas van boord gehaald en overgebracht naar de volgende U-boot. Op deze manier dacht men dagelijks zes onderzeeërs naar de vastgestelde plaats te kunnen brengen.

Operatie 'Deadlight' verliep echter niet geheel volgens plan. In Schotland lagen de U-boten op een aan de elementen overgeleverde ankerplaats. De verantwoordelijke officier was van oordeel dat

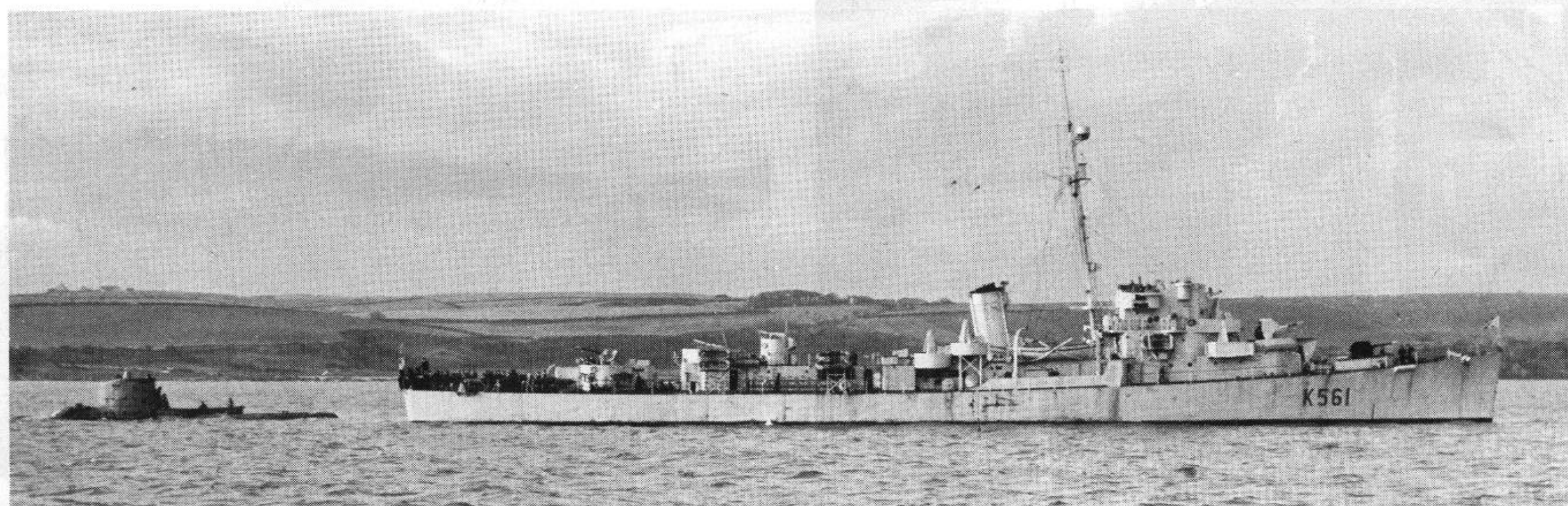
het tegen elkaar stoten van de schepen de zeewaardigheid zou beïnvloeden. De trossen die voor het slepen werden gebruikt vormden letterlijk de zwakste schakel en, met uitzondering van de sleepboten, waren de overige schepen die als sleper moesten fungeren, daarvoor totaal ongeschikt. De sterke wind in Loch Ryan en de sterke tijstroom bij Moville maakten het vastmaken tot een uiterst riskant karwei. Niet zelden kwam het voor dat sleepers bijna aan de grond liepen doordat

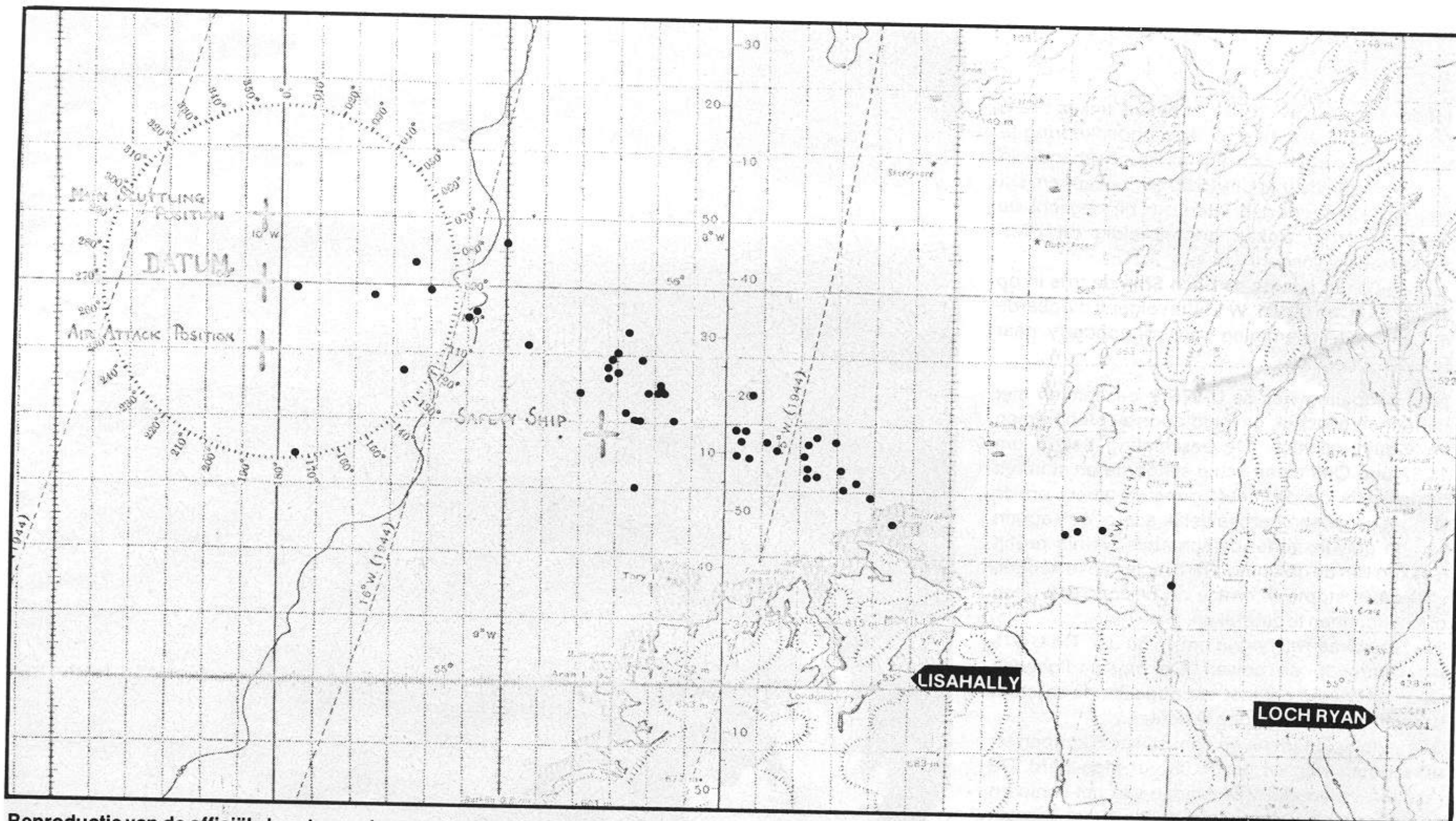
de grote U-boot ze stuurloos maakte en de tros het achteruit varen verhinderde. Hoewel men verwacht had dat wel enkele U-boten tijdens het transport verloren zouden gaan, bleek uiteindelijk dat 56 Duitse onderzeeërs, d.w.z. 50%, op deze manier naar de zeebodem verdwenen.

Op 7 januari 1946 begon het laatste deel van de operatie toen de **U-1010**, de **U-1023** en de **U-2511**, vergezeld van HMS **Templar**, Loch Foyle verlieten. alle drie de U-boten zonden op een andere plaats



Boven: 1-12-1945. HMS Mendip, een torpedojager van de Hunt-klasse sleept de U-2325 naar het punt in de oceaan waar zij tot zinken zal worden gebracht ('Scuttling position' op de kaart op pag. 47). Onder: HMS Rupert met een andere U-boot.





Reproductie van de officiële kaart voor de operatie. De zwarte stippen geven de posities aan waar U-boten tijdens de sleepreis voortijdig zonken. (Public Record Office).

dan het daarvoor aangewezen punt en de **Templar** was tot niet meer in staat dan tot één succesvolle aanval op een andere U-boot, de **U-1109** op 6 januari.

Twee duikboten werden achtergehouden, de **U-3514** van het type XXI en de **U-975** van het type VIIc. De eerstgenoemde hield men in reserve in afwachting van de veilige aankomst van de **U-3515** die aan de Sowjet-Unie was toegewezen. Op 7 februari 1946 kwam de order dat de **U-3514** en de **U-975** op de positie XX tot zinken moesten worden gebracht. Na een valse start, waarbij zowel de sleper, HMS **Prosperous**, als de **U-3514** aan de grond liepen, gelukte het op 9 februari open zee te bereiken. De operatie stond onder leiding van luitenant ter zee 1e klasse P. U. Sherwood, de commandant van het escortevaartuig, HMS **Loch Arkaig**.

In zijn rapport van 12 februari beschrijft Sherwood wat er gebeurde met de laatste twee U-boten.

'Alle schepen en U-boten vertrokken volgens program uit Lisahally. Op zaterdag 9 februari om 13.58 uur had HMS **Loch Shin** niet ver van Moville vastgemaakt aan de U-975 en was de sleep op weg naar open zee. Ik volgde de **Loch Shin** tot voorbij Magilligan Point waar zij om 15.23 uur de oceaansleeptros vastmaakte aan de **U-975**. Daarna

stoomde ze langzaam op naar de Lough Foyle boei. Ikzelf keerde terug naar Moville om te wachten op HMS **Prosperous** en de **U-3514** en rapporteerde dit in mijn bericht van 15.47 uur. Na ontvangst van het door de **Prosperous** om 16.20 uur verzonden bericht, wendde ik de steven om mij weer bij de **Loch Shin** te voegen en rapporteerde mijn voornemen in een bericht van 16.20 uur.

'De tocht van de sleep verliep zonder incidenten. De weersomstandigheden verhinderden de **Loch Shin** echter om meer dan 4 tot 5 knopen te maken. Er stond een stevige deining terwijl uit westelijke richting een krachtige wind woei.

'Met het oog op de toegenomen deining ten zuiden van Inishtrahull verlegde ik de koers van het convooi om dit eiland langs de noord te passeren. Ik achtte het risico de sleep te verliezen in het diepe mijnenveld namelijk veel minder dan in de betrekkelijk ondiepe gedeelten zuidelijk van het eiland waar een hevige deining stond. Mijn besluit werd verder beïnvloed door het feit dat wij Inishtrahull met slecht zicht na het invallen van de duisternis zouden passeren.

'Bij het aanbreken van de dag op zondag de 10e, was het duidelijk dat wij XX niet voor het invallen van de duisternis zouden bereiken. Aangezien ik onder de heersende weersomstandigheden niet

Tijdens de sleepreis gezonken U-boten

	N.B.	W.L.
1	55° 25' 00"	06° 25' 51"
2	55° 35' 00"	07° 54' 00"
1	55° 48' 30"	08° 33' 00"
1	55° 32' 50"	07° 38' 10"
1	55° 44' 00"	07° 52' 00"
1	55° 08' 04"	05° 30' 01"
1	55° 32' 50"	07° 29' 15"
1	55° 16' 48"	05° 59' 27"
1	55° 38' 30"	07° 57' 00"
1	55° 38' 40"	07° 54' 00"
1	55° 53' 00"	08° 27' 00"
1	55° 50' 00"	08° 30' 00"
1	55° 25' 00"	06° 19' 10"
1	55° 37' 00"	07° 56' 00"
1	55° 30' 32"	07° 27' 09"
1	55° 28' 50"	07° 20' 40"
1	55° 40' 05"	08° 25' 00"
1	55° 35' 00"	07° 57' 00"
1	55° 31' 05"	07° 24' 00"
1	55° 59' 00"	09° 55' 00"
1	55° 35' 00"	07° 39' 00"
1	55° 36' 00"	07° 46' 00"
1	55° 40' 00"	08° 24' 00"
1	55° 44' 00"	08° 18' 00"
1	55° 58' 00"	09° 35' 00"
1	55° 34' 00"	09° 56' 00"
1	55° 37' 00"	07° 38' 30"
1	55° 47' 00"	08° 30' 00"
1	55° 37' 09"	07° 49' 05"
1	55° 56' 30"	09° 08' 00"
1	55° 45' 00"	08° 19' 00"
1	55° 24' 12"	06° 29' 40"
1	55° 51' 00"	08° 54' 00"
1	55° 46' 00"	08° 32' 00"
1	55° 40' 30"	08° 15' 10"
1	55° 32' 00"	07° 35' 00"
1	55° 53' 47"	09° 27' 00"
1	55° 41' 00"	08° 26' 00"
1	55° 30' 00"	08° 25' 00"
3	55° 44' 00"	08° 40' 00"
1	55° 25' 03"	07° 15' 06"
1	55° 44' 00"	08° 19' 00"
1	55° 44' 00"	08° 21' 00"
1	55° 45' 00"	08° 18' 00"
1	56° 03' 00"	09° 24' 00"
2	56° 06' 00"	09° 00' 00"
1	55° 55' 00"	09° 10' 00"
1	55° 59' 00"	09° 20' 00"
1	55° 37' 12"	07° 30' 00"
1	55° 38' 00"	07° 35' 00"
1	55° 49' 00"	08° 31' 00"
1	55° 33' 08"	08° 38' 07"
1	55° 49' 00"	08° 24' 00"



De U-2365 vanuit Loch Ryan opweg naar open zee op 26-11-1945.

tot donker wilde wachten met het tot zinken brengen van de **U-975**, besloot ik, na goedkeuring te hebben verkregen van het marinecommando in Londonderry, de tros om 15.00 uur te kappen. Dit zou mij voldoende tijd laten om bij daglicht de **U-975** te laten zinken en mij tijdig bij HMS **Prosperous** te voegen.

'Om 15.00 uur haalde de **Loch Shin** de tros in op 55° 42' N.B. en 09° 01' W.L. Vervolgens dirigeerde ik haar met instemming van Londonderry naar Rosyth.

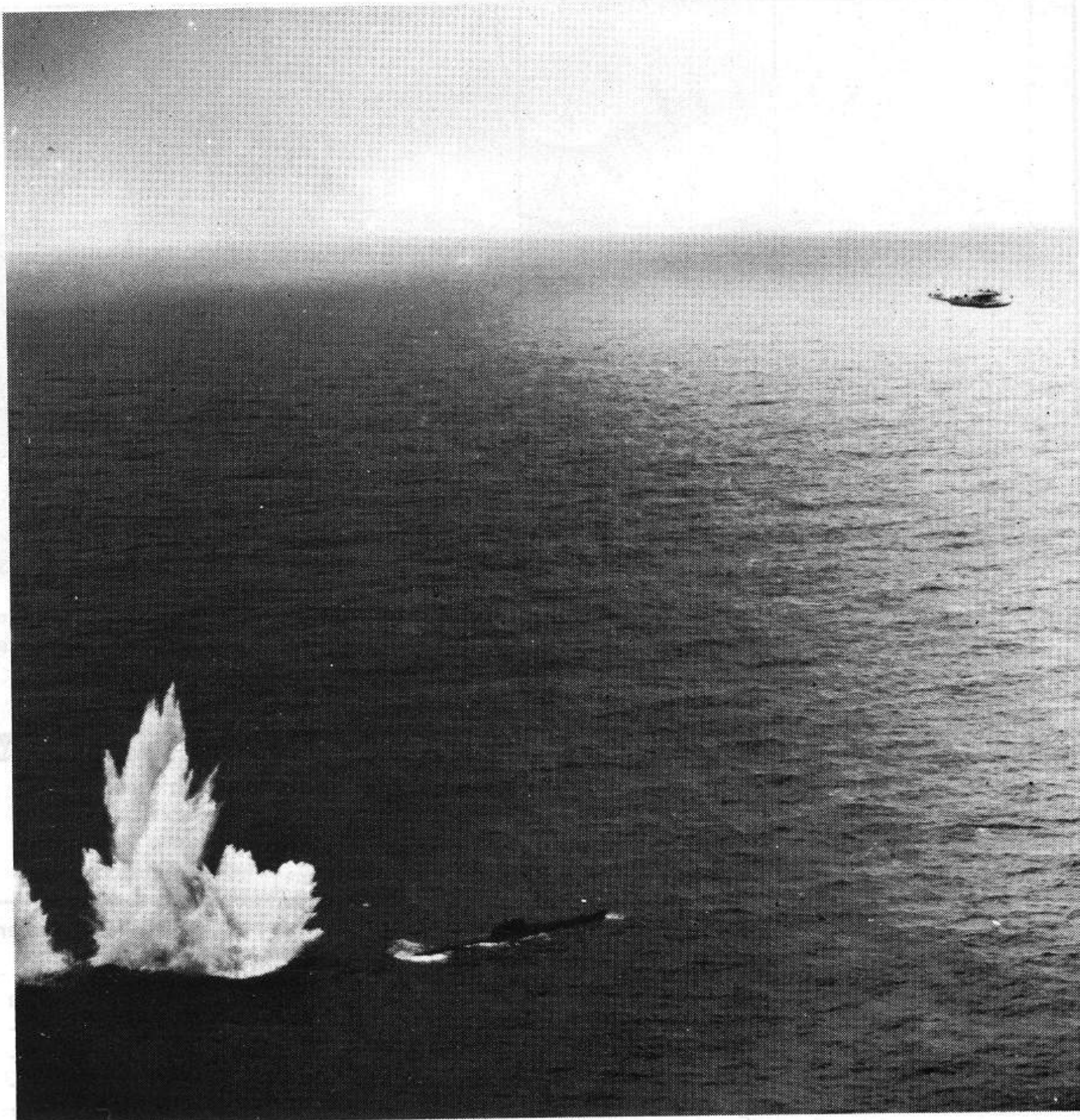
'Mijn bedoeling was de **U-975** te beschieten met het 4-inch geschut, gevolgd door dieptebommen en 'Squid'-raketten. De beschieting begon om 15.37 uur. Ons eigen schip slingerde en stampste hevig, zelfs op de meest gunstige koers en de U-boot verdween herhaaldelijk achter de koppen van de golven, zodat de schutters weinig profijt trokken van de oefening. Na 15 schoten te hebben afgevuurd stopte ik ermee en besloot ook geen dieptebommen te gebruiken.

'De 'Squid'-aanval begon om 15.50 uur. De **U-975** lag dwars op de golven. De omstandigheden maakten Asdic-contact onmogelijk. Ik besloot daarom met het blote oog te richten.

'Mijn snelheid tijdens de aanval was 8 knopen en de schoten werden om 16.08 uur afgevuurd. De raketten vielen aan weerszijden van het schip en na de explosie vertoonde zich een grote olievlek maar de **U-975** scheen maar weinig schade te hebben opgelopen. De boeg begon echter langzaam te zinken tot het schip op zijn neus stond. Daarna verdween ook de achtersteven om 16.10 uur in de diepte op 55° 42' N.B. en 09° 01' W.L. Ik verzond om 16.24 uur een bericht om rapport uit te brengen en verlegde mijn koers daarna 100 graden om vervolgens met een snelheid van 18 knopen op te stomen naar de **Prosperous**.

'Na mij bij haar te hebben gevoegd rapporteerde ik dat wij ons op 55° 22' N.B. en 06° 58' W.L. bevonden. De **Prosperous** had moeilijkheden met de tros en kon 's nachts geen hogere snelheid bereiken dan 3 tot 4 knopen. Op maandag 11 februari namen de wind en de deining aanzienlijk af en kon de snelheid worden opgevoerd tot 5 knopen.

'Positie "XX" werd bereikt op dinsdag 12 februari om 09.00 uur. De **Prosperous** haalde toen de tros in en zette koers naar Merville.

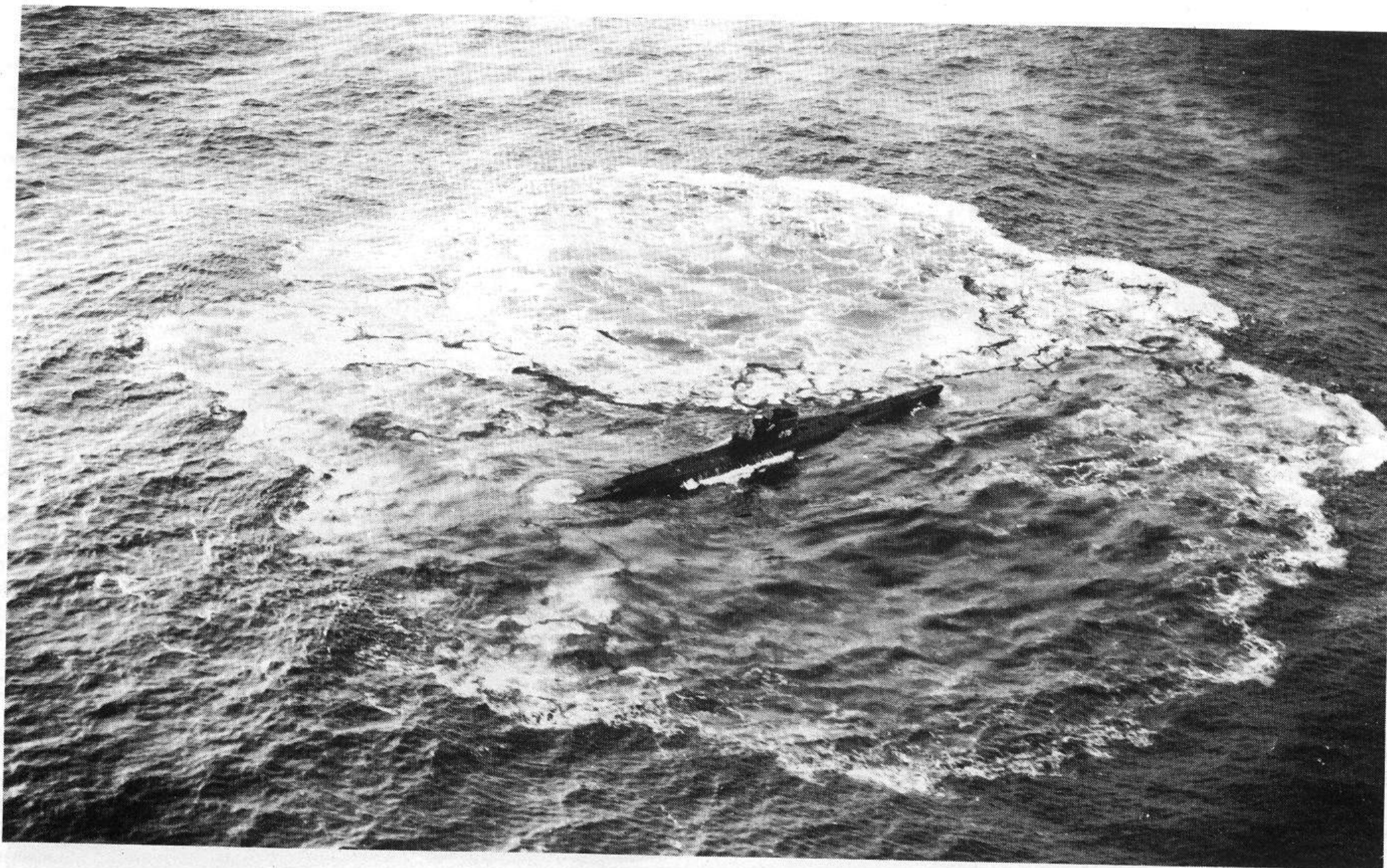


Boven: Een 'near miss' van een Sunderland van het 201e Squadron op een Type VIIC. Onder: Een Mosquito vuurt een raketsalvo af. Deze foto's kwamen in ons bezit via Ian Henderson van de Northern Ireland Tourist Board.

'Om 09.36 uur werd het vuren geopend met een 4-inch geschut. Een treffer werd geplaatst op de voorzijde van de romp, bij een afstand van 2.000 yard. Na vijf schoten begon ik de **U-3514** met dieptebommen te bestoken. Van de zes afgevuurde projectielen om 10.02 en 10.02½ werden twee treffers geplaatst die midscheeps doel troffen. Een dieptebom raakte de commandotoren zonder te

exploderen. De bedoeling was na de dieptebommen de U-boot met 'Squid'-raketten te bestoken. Voordat ik echter goed en wel op koers lag om de raketten af te vuren begon de **U-3514** al te zinken, waarbij het achterschip rechtstandig uit het water stak. De onderzeeër zinkte snel en verdween om 10.04 uur definitief onder water op 56° 00' N.B. en 10° 05' W.L. Met meetapparatuur kon de U-boot tot





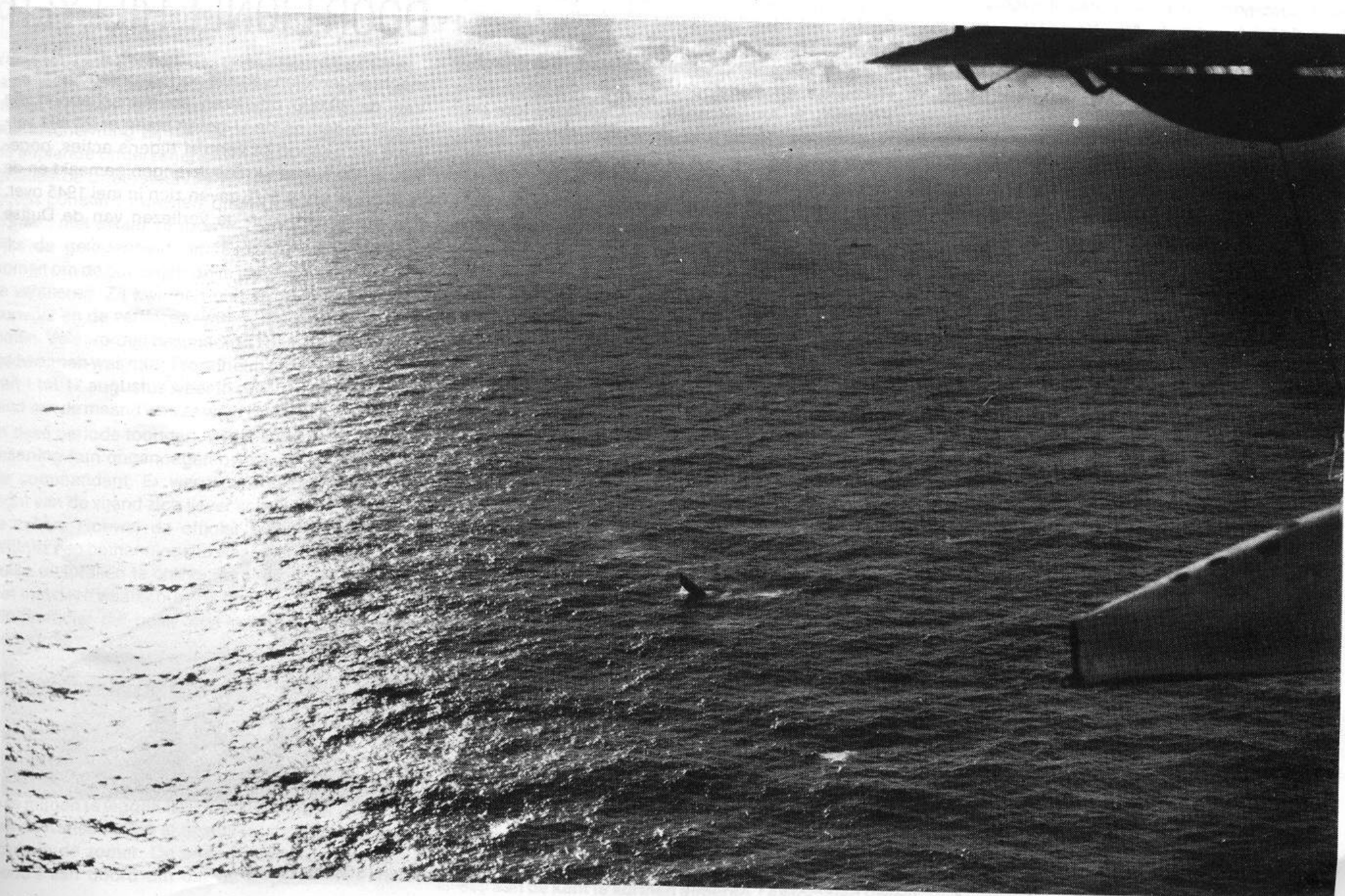
600 voet diepte worden gevolgd, daarna was alle contact verbroken. Wat overbleef was een grote olievlek.

'Ik rapporteerde om 10.16 uur het verloop van de operatie en zette koers naar Merville. De **Prosperous** haalde ik in om 11.20 uur. Zij meldde dat een machine was uitgevallen, maar dat zij op het

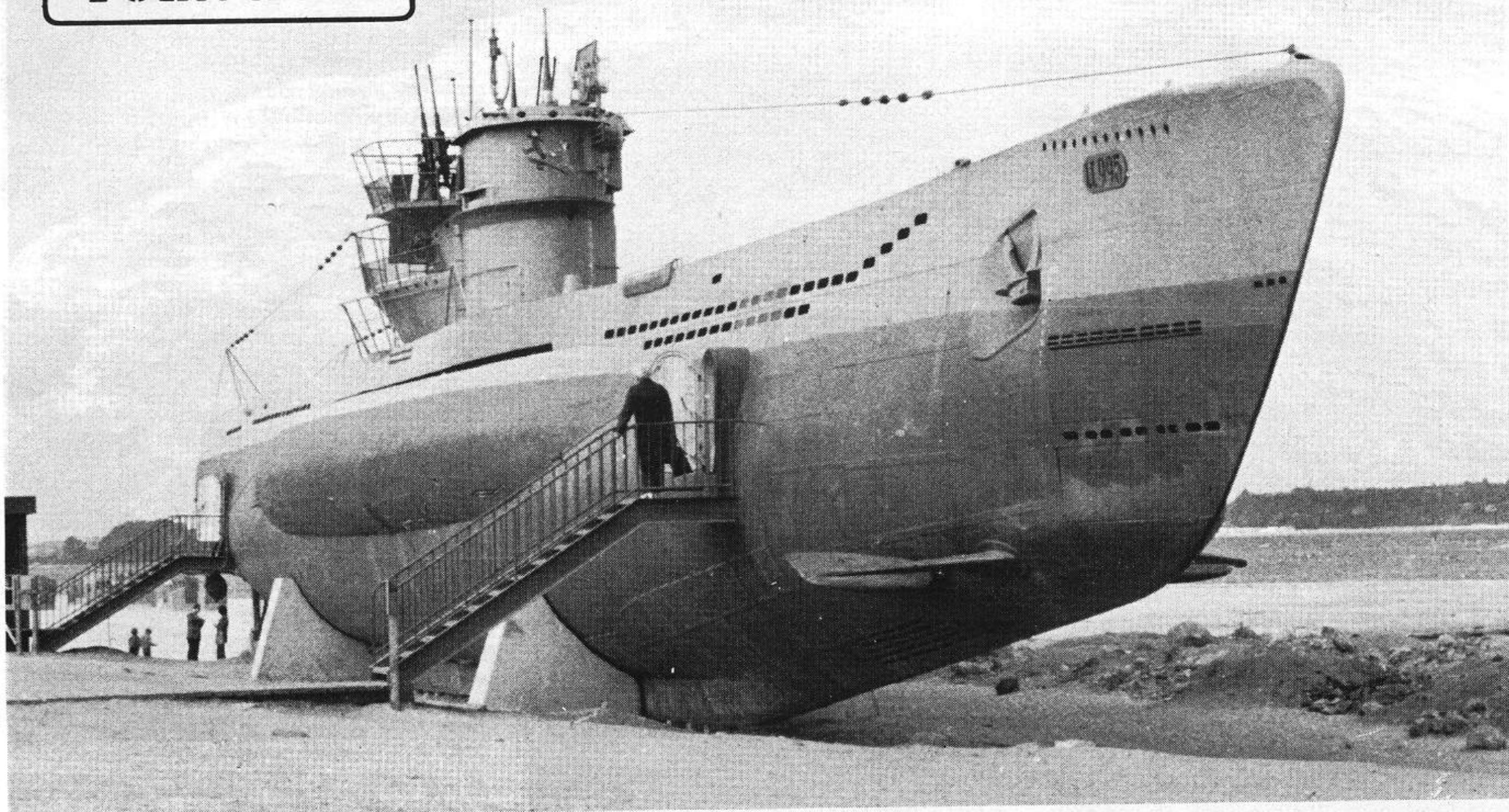
punt stond haar koers te vervolgen. Ik wachtte totdat ik zekerheid had dat de **Prosperous** op eigen kracht verder kon.

'Om 11.50 uur kreeg ik zelf storing die tegen 12.27 uur verholpen was. De **Loch Arkaig** passeerde op 12 februari om 17.15 uur Dunagree Point en zette koers naar Londonderry'.

In juni 179 voerde een duikerteam aan boord van HMS Vernon een korte operatie uit om de plaats van twee van de gezonken U-boten te localiseren. Vastgesteld werd dat de wrakken op een diepte van 135 m. lagen. Een U-boot werd met zekerheid geïdentificeerd als een van het Type VIIC/41, van de ander was dit waarschijnlijk.



'40~'45
TOEN & NU



DE GESCHIEDENIS VAN DE U-995

DOOR LIONEL HILLYER

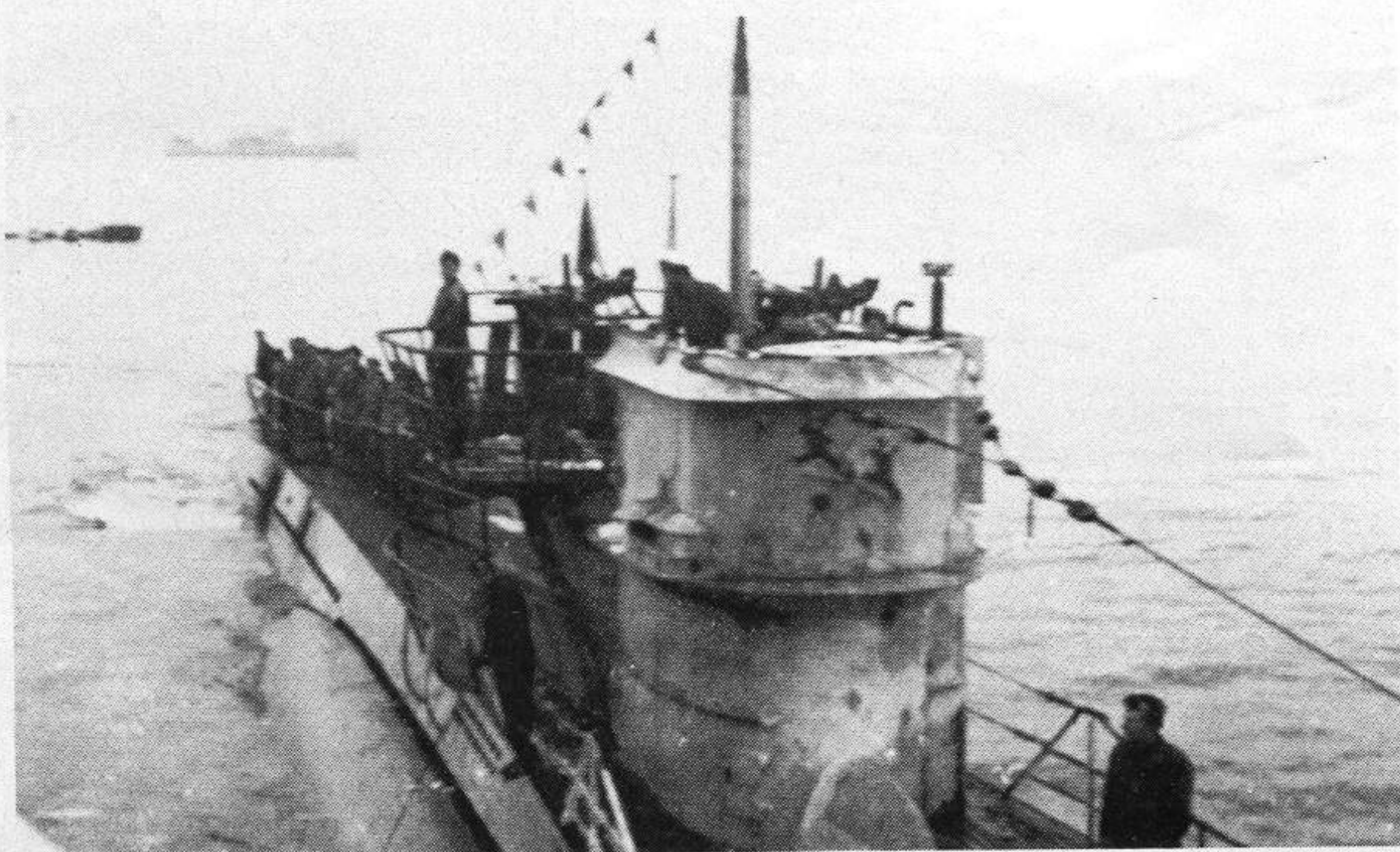
Hoewel de slag om de Atlantische Oceaan pas beslist werd in het midden van 1943, kan men rustig zeggen, als wijsheid achteraf, dat het lot van de U-boten al in 1941 was bezegeld. In dat jaar werden vier bekende U-boot commandanten uitgeschakeld. Prien (**U-49**), Schepke (**U-100**), Kretschmer (**U-99**), en Endrass (**U-567**). Nog belangrijker was dat van de 35 U-boten waarmee de Engelse marine had afgerekend de **U-110** (Lemp) geënterd en op sleeptouw kon worden genomen en een andere, de **U-570** (Rahmlow), zich overgaf en binnengaats werd gebracht. Het was van grote betekenis dat de Royal Navy, voordat het schip zink, de hand kon leggen op de kaarten, de codeboeken en het Enigma coderingstoestel van de **U-110**, (dat tot lang na de oorlog een goed bewaard geheim bleef). Ook de uitgebreide proefvaarten met de **U-570** verschaften veel gegevens en waren van grote betekenis voor de bestrijding van de U-boten. Bovendien kreeg Engeland in maart 1941 voor de strijd op de Atlantische Oceaan in het kader van de leen- en pachtwet, van de Verenigde Staten drie flottieljes torpedojagers in bruikleen, alsmede vijf squadrons vliegboten voor convoi-patrouilles. Sinds de zomer van dat jaar waren de Engelse en de Canadese marine in staat in convoi varende schepen op de gehele route van Canada naar Engeland te escorteren. Asdic (Sonar) kwam in gebruik, al gauw aangevuld met andere technische middelen zoals 'Huff-Duff' en met vliegtuigen met een groot vliegbereik. Aldus werd het lot van de U-boten bezegeld.

En hoewel zij ongeveer 2800 Geallieerde koopvaardijschepen tussen 1939 en 1945 tot zinken brachten, alsook 148 Geallieerde oorlogschepen (die van de Sowjet Unie niet meegerekend) waaronder twee slagschepen de **Royal Oak** en de **Barham**, drie vliegdekschepen (**Courageous**, **Ark Royal** en

Eagle), vijf escorteschepen (**Audacity**, **Avenger**, **Nabob**, **Thane** en de **USS Block Island**), zes kruisers (**Dunedin**, **Galatea**, **Naiad**, **Edinburgh**, **Hermione** en **Penelope**), 42 torpedojagers (27 Engelse, 9 Amerikaanse, 2 Canadese en uit Noorwegen, Nederland en Polen elk een), 15 fregatten (13 Engelse en 2 Canadese), 34 sloepen en korvetten (27 Engelse, 6 Canadese en 1 Australische), waren de verliezen onder de U-boten het grootst van alle Duitse strijdkrachten, misschien wel het grootst van alle gespecialiseerde krijgs-

machtonderdelen van alle oorlogvoerenden.

Van de 39.000 officieren en manschappen die dienst deden op de U-boten staan er 27.491 vermeld als gedood of vermist tijdens acties, ongeveer 5.000 werden krijgsgevangen gemaakt en de rest, ongeveer 6.510, gaven zich in mei 1945 over. Het percentage van de verliezen van de Duitse onderzeedienst was 70%.



De U-995 loopt in februari 1945 de haven van Narvik binnen (Stalling Verlag).

De **U-995** was een oceaan onderzeeër van het type VIIC/41. Zij was gebouwd op de scheepswerf van Blohm & Voss in Hamburg, tewater gelaten op 22 juli 1943 en in dienst gesteld op 16 september van hetzelfde jaar. Tijdens de bouw was zij bij een luchtaanval beschadigd. De **U-995** ging via de Elbe en het Kanaal van Kiel naar de Oostzee waar zij zich aansloot bij het 5e U-boot Flottielje in Kiel. Zes maanden van training volgden onder het commando van luitenant ter zee 2e klas Walther Köhntopp. De bemanning was, kenmerkend voor de toenmalige Duitse onderzeedienst, jong — de gemiddelde leeftijd voor de U-boot commandanten was 25 jaar en van de bemanning 21 jaar — en goed getraind. De onervarenheid van de bemanning werd grotendeels opgeheven door de bekwaamheid van de officieren en onderofficieren. Een veteraan op de **U-995** was marconist Joachim Gürke die op negen patrouillevaarten van de U-boot op de Atlantische Oceaan had dienst gedaan onder commando van luitenant ter zee 2e klas Rolf Mützelburg.

De onervarenheid werd goed gemaakt door een harde discipline en een moreel, hoewel het grootste deel van de bemanning zich bewust was van de kleine overlevingskansen die zij in dit stadium van de oorlog had.

De verplaatsing naar Noorwegen

Op 25 april 1944 vertrok de **U-995** vanuit Kiel voor haar eerste patrouillevaart op de Atlantische Oceaan. Maar het lot had anders beslist, en de **U-995** werd naar het 14e U-boot Flottielje in Narvik gedirigeerd. Op een dag, bij het vallen van de duisternis, werd ze aangevallen door een Brits vliegtuig — gerapporteerd als een Sunderland — vanuit laaghangende bewolking en werd door dieptebommen beschadigd. Zij dook onmiddellijk onder en was zo in staat een tweede aanval te ontlopen en zette koers naar Kristiansand, constant achtervolgd door het vliegtuig. Van 23 mei tot 30 juni lag de **U-995** voor reparatie in het dok in Trondheim, daarna werd zij ingedeeld bij het 13e U-boot Flottielje dat in Trondheim was gestationeerd.

Operaties vanuit Noorwegen

Van 1 tot 7 juli 1944 was de **U-995** betrokken bij de laatste grootscheepse aanvallen op een Moermansk convooi. 25 Duitse onderzeeërs vormden een afscherming bij het Jan Mayen Eiland, maar de geplande onderschepping mislukte doordat de geallieerde ondersteuning zo goed was dat de U-boten constant moesten onderduiken en zo het contact met elkaar verloren — ze hadden nauwelijks de gelegenheid om even boven water te komen om de batterijen op te laden en de schepen te ventileren. Zij kwamen niet in contact met het convooi en de verliezen waren groot onder de U-boten. Vele werden beschadigd zoals de **U-995** die gedwongen was naar Trondheim terug te keren en van 1 tot 17 augustus weer in dok lag. Pas aan het eind van de maand was ze weer operatief.

In deze periode toonden enkele leden van de bemanning hun ongenoegen over het optreden van de commandant. Er werd gezegd dat hij in het zicht van de vijand zich liever schuil hield dan aan te vallen. Hoewel de officier machinist, Rudolf Willnitz een bemanningslid waarschuwde zich van zulke uitspraken te onthouden, was niet iedereen het met deze waarschuwing eens, zoals de verbindingsofficier die beter wist wat er op het schip gebeurde.

Operaties in de Barentsz Zee

Van augustus 1944 tot aan het einde van de oorlog opereerde de **U-995** voornamelijk in de Barentsz Zee. De eerste reis duurde twee weken en de taak was mijnen te leggen ten zuiden van Nova Zembla om de Karische Zee af te sluiten, de enige ijsvrije route in de zomer. De onderzeeër had geen torpedo's aan boord om dat de torpedoluisen ge-



Het laatste appèl voordat de bemanning in mei 1945 het schip voorgoed verlaat.

bruikt werden voor het te water laten van de mijnen. Het was een hachelijke taak voor de **U-995** omdat zij in de ondiepe wateren aan de oppervlakte moest blijven en er bovendien twee Russische marinebases in de buurt lagen.

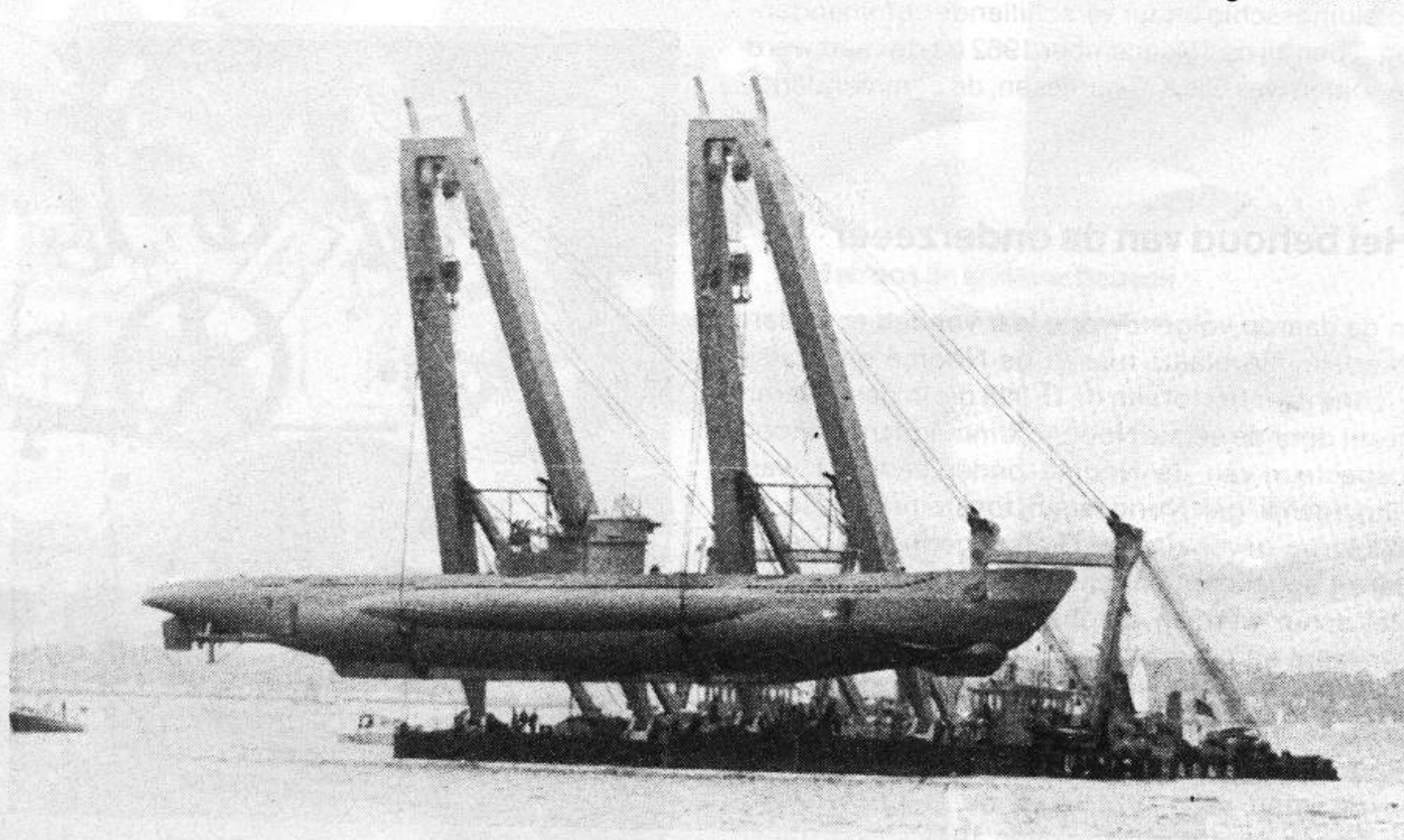
De volgende patrouille, die maar een paar dagen duurde, werd bemoeilijkt door Britse oorlogsschepen en vliegtuigen, juist toen er weer een convooi op weg was naar Moermansk zonder dat de **U-995** de kans kreeg aan te vallen. Zij keerde terug naar Narvik waar ze werd ingedeeld bij het 14e U-boot Flottielje. Hier werd de commandant, kapitein-luitenant ter zee Reinhard Suhren, vervangen omdat hij 'niet aan de verwachtingen van de onderzeedienst had voldaan'. De bemanning ontving dit nieuws met gemengde gevoelens omdat de nieuwe commandant, luitenant ter zee 2e klas Hans Georg Hess met zijn 21 jaar te jong en te onervaren leek voor zo'n belangrijke post. In feite had hij al vier jaar op mijnenvegers en onderzeeërs gediend maar de vraag was of hij wel genoeg overwicht zou hebben en geaccepteerd zou worden door de relatief zeer ervaren bemanning. Hess, een Berlijner, besloot ze te motiveren en afstand te bewaren. Het moreel aan boord was niet al te best, de oorzaak ervan lag waarschijnlijk

bij de weinig succesvolle operaties, en de strenge discipline die de nieuwe commandant oplegde bracht daar niet veel verbetering in. De nieuwe commandant toonde zich echter wel bereid om naar zijn bemanning te luisteren waardoor hij tenslotte werd geaccepteerd en op de eerstvolgende patrouillevaart verwierf hij hun respect door zijn houding en zijn voortvarende manier van optreden.

De patrouille vond plaats in het midden van oktober en al gauw kreeg de **U-995** in de buurt van het Beren Eiland een zwaar bewaakt convooi in zicht dat op weg was naar Moermansk. Een vliegdek-schip, een zware kruiser en andere oorlogsschepen werden waargenomen, alle beschermd door vliegtuigen. De **U-995** slaagde erin het convooi op vijf mijl te naderen en dook toen onder, maar zelfs op maximale snelheid slaagde ze er niet in een positie in te nemen van waaruit torpedo's konden worden afgevuurd. Een koersverandering van het convooi maakte een eind aan de kansen. De volgende dag werd de **U-995** door de komst van vliegtuigen gedwongen onder water te gaan en zo had ze alleen maar een glimp opgevangen van het convooi dat aan de horizon verdween.

Twee weken later, op weg naar Moermansk, meldde de radiohut dat de **U-995** door radar was gelokaliseerd en op het zelfde ogenblik hoorde men het geluid van scheepsschroeven. Na een paar minuten kwam er op twee mijl afstand een Britse torpedojager in zicht en even later nog drie andere die op zoek waren naar de **U-995**. Lichtkogels werden afgeschoten maar de **U-995** werd niet opgemerkt. Precies om middernacht werd de eerste torpedo afgevuurd, men hoorde de ontploffing en even later werden nog maar de scheepsschroeven van drie oorlogsschepen gehoord. Een tweede torpedo werd vanuit de boeg afgeschoten, de onderzeeër dook toen onmiddellijk onder, waarna er kort daarop twee ontploffingen werden gehoord. De andere schepen bleven nog verscheidene dagen in de buurt en gingen door met het gooien van dieptebommen om er zeker van te zijn dat de **U-995** uit de buurt zou blijven van een ander convooi.

Bij een volgende patrouille viel de onderzeeër voor de kust van Moermansk kleine Russische convoien aan. Zij bracht een vrachtschip tot zinken en beschadigde twee andere. Kerstmis 1944 werden twee Russische matrozen opgepikt, de enige overlevenden van een Russisch vissersvaartuig en een bewapende treiler. Zij werden in Tromsø aan land gezet. Op deze tocht werd de **U-995** ten oosten van Moermansk bijna door een eigen akoestische torpedo tot zinken gebracht die men had afgevuurd op een Russisch patrouillevaartuig, toen de torpedo plotseling omkeerde en



Na te zijn gerestaureerd in Kiel werd de **U-995** met een lichter naar de nieuwe ligplaats bij het gedenkteken in Labø overgebracht. Door een foutieve berekening bleek het water ter plaatse niet diep genoeg om de **U-995** aan de kant te kunnen afmeren. (Associated Press).

op de onderzeeër afkwam. Alle machines werden uitgeschakeld en de bemanning wachtte in doodse stilte, tot de torpedo eindelijk op veilige afstand explodeerden. Bij een andere gelegenheid, aan de ingang van de Witte Zee, kwam het tot een treffen van de **U-995** met een Russische kustvaarder die, gesteund door twee escorteschepen, zelfs overging tot de aanval voor dat zij door een torpedo tot zinken werd gebracht. De **U-995** trok zich boven water terug onder dekking van een sneeuwbus.

In februari 1945 ging de **U-995** naar de door de Russen bezette Finse haven Kirkenes: dit gebeurde op initiatief van de commandant en de onderzeeër voer 's nachts half aan de oppervlakte door de 32 km lange Fjord. Bij het naderen van de haven dook zij onder, waar de **U-995** onder een scherpe hoek in het ondiepe water aan de grond liep en op het invallen van de nacht moest wachten voor zij het risico kon nemen om weer aan de oppervlakte te komen. Dit gelukte bij het invallen van de duisternis en de onderzeeër liep de haven binnen waar het een Russisch vrachtschip tot zinken bracht.

Een Russisch escortevaartuig deed een aanval op de periscoop van de **U-995** maar de machinist was in staat deze in te halen en de onderzeeër verdween via de Fjord naar de open zee. Een paar dagen later werd commandant Hess onderscheiden met het IJzeren Kruis.

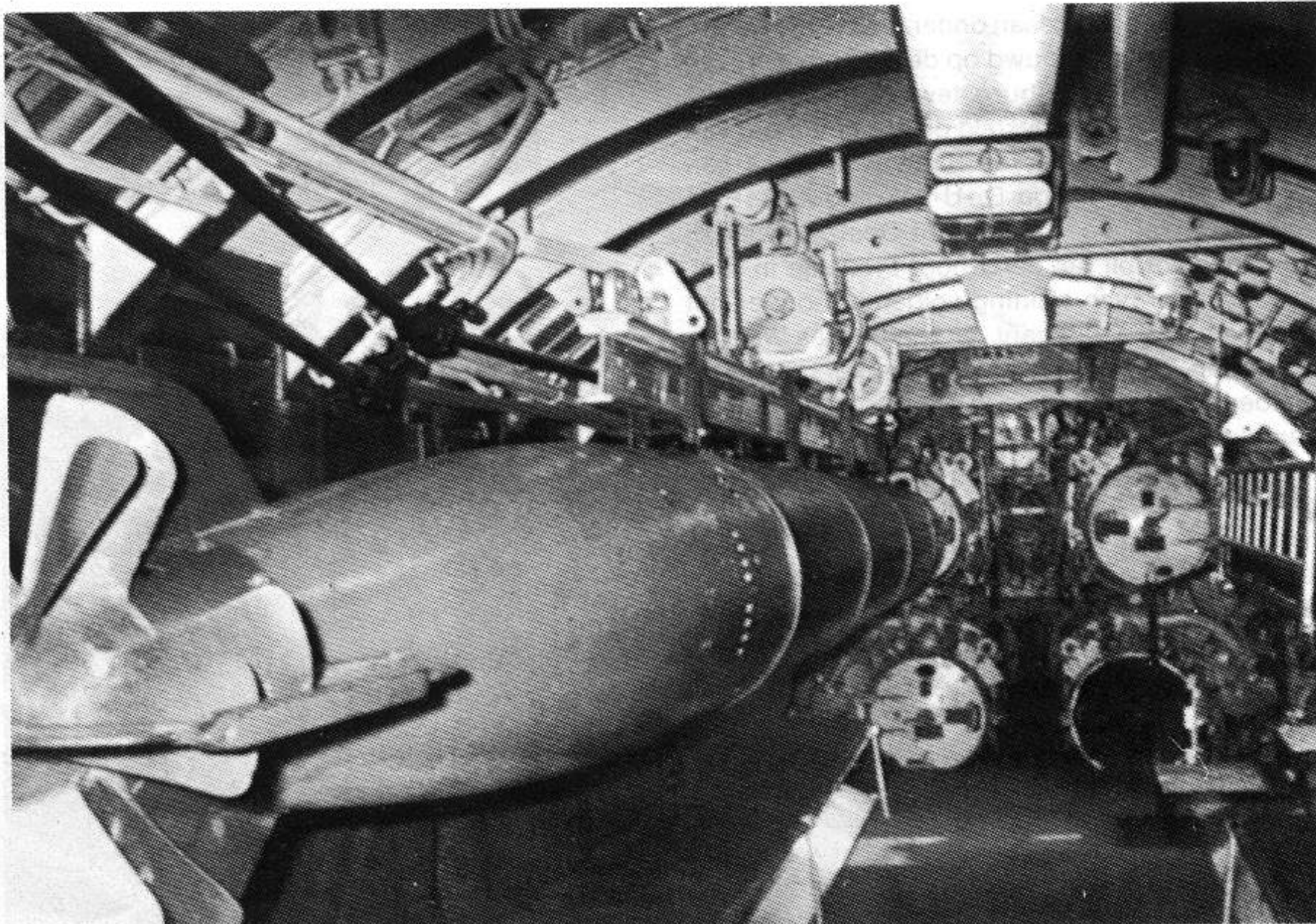
De **U-995** bracht later ook nog een escortevaartuig tot zinken dat behoorde tot de anti-onderzeegroep te Moermansk, waarna zij een aanval met dieptebommen moest doorstaan zonder te worden getroffen. Op 14 maart 1945 verliet de **U-995** Narvik voor een laatste patrouillevaart, viel daarbij in de Barentsz Zee een Moermansk-convooi aan en claimde twee Liberty schepen te hebben geraakt waarvan er een zou zijn gezonken. De onderzeeër beëindigde de patrouille op 23 maart en ging in Trondheim in dok om een snorkel te laten repareren. Op 8 mei werd ze uit dienst genomen zijnde niet meer zeewaardig en daardoor kwam de **U-995** niet in Engeland terecht als onderdeel van de operatie DEADLIGHT maar ging zij over in Noorse handen.

Dienst bij de Koninklijke Noorse Marine

Na zeven jaar werd de **U-995**, op 6 december 1952 in dienst gesteld onder de naam **Kaura**. Haar eerste commandant was luitenant ter zee 3e klas Nils Tiltne. In 1954 werd de onderzeeër gemoderniseerd. Bijna vijf jaar deed de **Kaura** dienst als opleidingsschip onder verschillende commandanten. Toen zij op 15 december 1962 uit de vaart werd genomen was Ole K. Thomesen, de commandant.

Het behoud van de onderzeeër

In de daarop volgende drie jaar vonden er onderhandelingen plaats tussen de Noorse en Duitse marine over het lot van de **U-995** die in gang waren gezet door de eerste Noorse commandant die toen inspecteur van de Noorse onderzeedienst was. Uiteindelijk gaf Noorwegen toestemming de **U-995** terug geven aan de Duitse marine met de eis dat zij opgeknapt en tentoongesteld zou worden. Het schip werd in oktober 1965 naar Duitsland versleept en overgedragen aan de marinebasis in Kiel. Er volgden vijf jaar van onderhandelingen over de financiering, de lokatie enz. totdat uiteindelijk de Deutsche Marinebund haar overnam. In de jaren 1970-1971 werd de **U-995** teruggebracht in de staat waarin zij in 1945 verkeerde en op 13 maart 1972 werd zij door sleepboten en twee drijvende kranen naar de oostelijke oever van de Fjord van Kiel gebracht waar zij een ligplaats kreeg bij het Duitse Marine Monument in Labö.



Technische gegevens van de U-995:

Oceaan-onderzeeboot, type VIIC/41 — te water gelaten in Hamburg, 22 juli 1943.

Voornaamste afmetingen:

Grootste lengte: 67,23 meter
Grootste breedte: 6,20 meter
Waterverplaatsing: (boven water) 759 ton
Waterverplaatsing: (onder water) 1.070 ton
Duikdiepte: 120 meter in 30 seconden
(Grootste bereikte diepte: 240 meter)

Machinekamer:

Twee MAN zes-cilinder, 4-tact dieselmotoren: elk van 1.400 pk bij 470 toeren (olieverbruik: 113,5 ton).
Twee BBC electro-motoren: elk 375 pk bij 295 toeren.
Maximum snelheid boven water: 17 knopen
Maximum snelheid onder water: 7,6 knopen
Twee accumulator batterijen voor een gebruik van 20 uur: 9.160 Ah.
Actieradius boven water: 10.000 zeemijlen bij een snelheid van 7 knopen.
Actieradius onder water: 130 zeemijlen bij een snelheid van 2 knopen.

Bewapening:

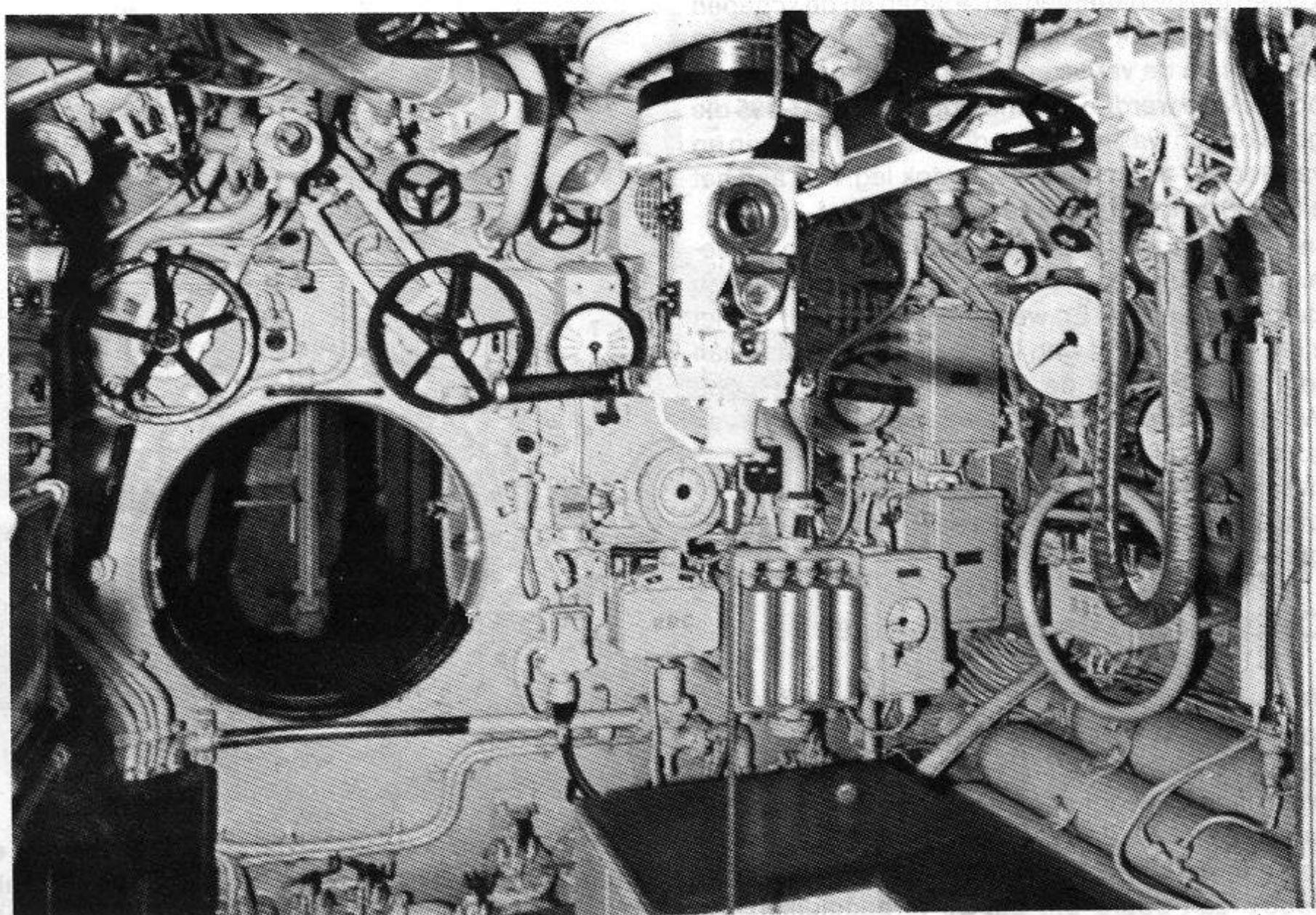
Vijf 21-Inch torpedo buizen (vier boeg/ een hek) met 21 torpedo's of 26 tot 39 mijnen.
Een 37 mm M 42 luchtafweerkanon en vier 20 mm M38 mitrailleurs.

De oorspronkelijke bemanning van de U-995:

De bemanning bestond uit vijf officieren (Commandant, 1e officier, officier machinist en twee dekkofficieren), vier onderofficieren en 27 tot 34 manschappen, zodat het totaal ongeveer 50 bedroeg bij iedere patrouillevaart.

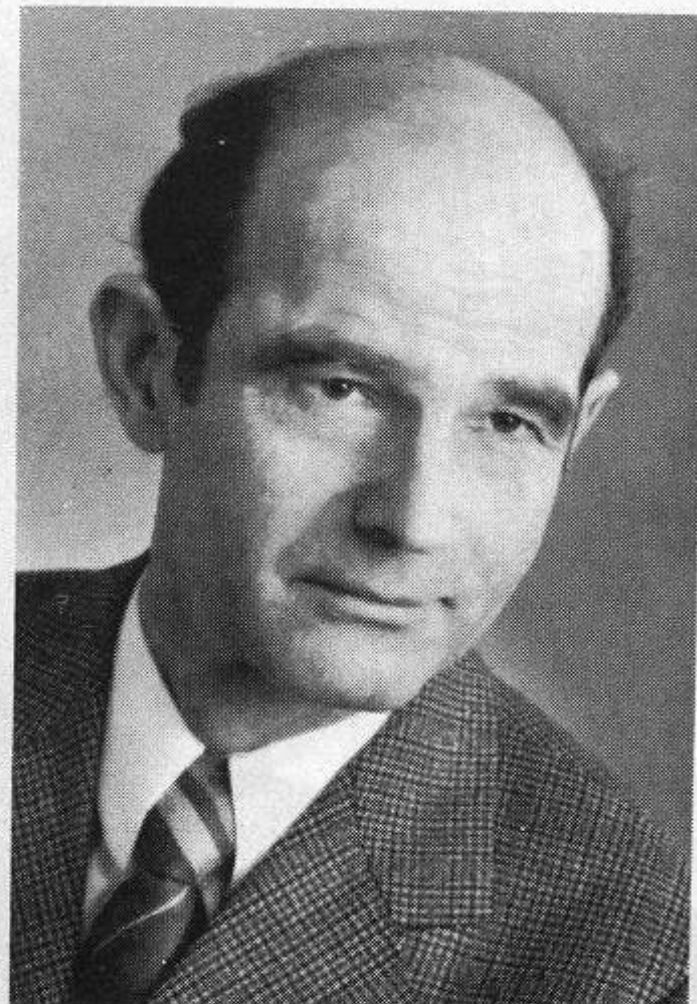
Zeven officieren (Itz I Köhntopp, Itz II Hess, officier machinist Rudolph Willnitz en de Itz's Rüdiger, Schröder, Karl-Heinz Böhm, Frits von Bremen en Karl Böse) en 61 onderofficieren en manschappen die dienst hadden gedaan op deze onderzeeër, overleefden de oorlog en werden ofwel gedemobiliseerd of bevonden zich in krijgsgevangenschap, één bemanningslid is sindsdien overleden.

Er is een jaarlijkse reünie — meestal in de zomer. Hans Georg Hess, de laatste commandant van de **U-995** heeft een boek geschreven over de belevenissen van de bemanning, getiteld **Die Männer von U-995** dat in 1979 verschenen is.





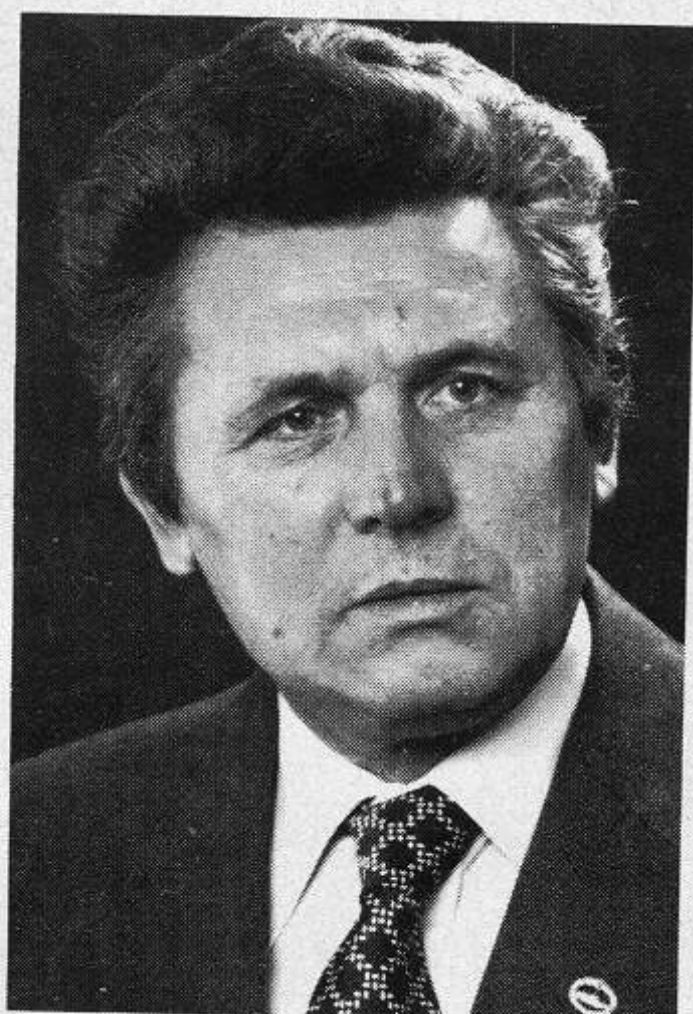
De Commandant Hans Georg Hess



Sergeant-monteur Hannes Bittner



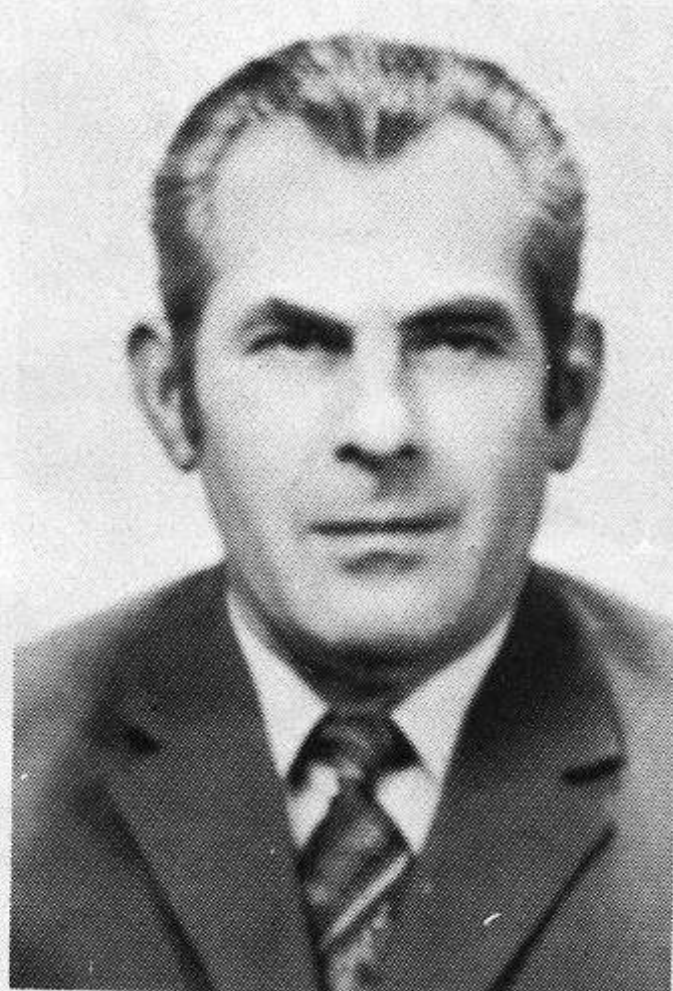
Matroos 3e kl Bernhard Nowak



Ziekenverpleger Herbert Brückner



Sergeant-machinist Hermann Zumsteg



Matroos 3e kl Heinz Beusch



Matroos 2e kl Fritz Arand



Telegrafist Alfred Ottine



